Bedienungs- und Wartungsanleitung

DUCATI SUPERBIKE 1098 / 1098S

D

D

Wir freuen uns, Sie unter den „Ducatisti“ begrüßen zu können und beglückwünschen Sie zu Ihrer ausgezeichneten Wahl. Sicher werden Sie Ihre neue Ducati nicht nur als normales Fortbewegungsmittel verwenden, sondern auch für kurze und lange Reisen, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A viel Spaß und Vergnügen wünscht.
Da Ducati Motor Holding S.p.A. dahingehend bemüht ist, ihren Kunden einen immer besseren Service zu bieten, empfiehlt sie Ihnen, die einfachen, in dieser Betriebsanleitung aufgeführten Normen aufmerksam zu befolgen, insbesondere was die Einfahrzeit anbelangt.
So können Sie sicher sein, dass Ihnen Ihre Ducati immer starke Emotionen schenken wird.
Falls Reparaturen erforderlich werden sollten oder Sie einfach nur Ratschläge benötigen, wenden Sie sich bitte an unsere autorisierten Kundendienststellen.
Darüber hinaus haben wir einen Informationsdienst bereitgestellt, bei dem alle Ducatisti und Motorradfans jederzeit wertvolle Tipps erhalten können.

Viel Vergnügen!

Hinweis

Die Ducati Motor Holding S.p.A. übernimmt keinerlei Verantwortung für Fehler, die bei der Erstellung dieser Betriebsanleitung entstanden sein könnten.
Alle Informationen verstehen sich als am Tag des Ausdrucks gültig. Die Ducati Motor Holding S.p.A. behält sich das Recht vor, jegliche durch eine Weiterentwicklung der genannten Produkte bedingte Änderungen vornehmen zu können.
Verwenden Sie für Ihre Sicherheit, die Garantie, die Zuverlässigkeit und den Wert Ihres Ducati-Motorrads nur originale Ducati-Ersatzteile.

Achtung

Diese Betriebsanleitung ist Bestandteil des Motorrads und muss bei seinem Weiterverkauf dem neuen Besitzer ausgehändigt werden.

Inhaltsverzeichnis

Allgemeine Hinweise 6

Bedienelemente 10

Hauptbestandteile und -vorrichtungen 49

Hinweise zum Gebrauch 61

D

Hauptsächliche Betriebs- und Instandhaltungsarbeiten 71

Instandhaltung 95

Technische Daten 99

Merkblatt für die regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten 110

Allgemeine Hinweise

Garantie

Hinsichtlich der Produktgarantie und -verlässlichkeit weisen wir Sie in Ihrem eigenen Interesse ausdrücklich darauf hin, sich für die Durchführung solcher Arbeiten, die besondere technische Fachkenntnisse erfordern, an unser Kundendienstnetz zu wenden.
Unser hochqualifiziertes Personal verfügt über das für die Ausführung sachgemäßer Eingriffe geeignete Spezialwerkzeug und verwendet ausschließlich Ducati-Originalersatzteile, die eine komplette Kompatibilität, einwandfreie Funktionstüchtigkeit und lange Lebensdauer garantieren.

Allen Ducati-Motorrädern liegt ein Garantieheft bei.
Die Garantie erlischt jedoch, wenn die Motorräder bei Rennwettbewerben eingesetzt werden. Während der Garantiezeit dürfen an den Bestandteilen des Motorrads keinerlei Handhabungen bzw. Änderungen vorgenommen werden, noch dürfen diese durch nicht originale Teile ausgetauscht werden. In diesem Fall entfällt jeder Garantieanspruch.

Symbole

Ducati Motor Holding S.p.A. bittet Sie, die vorliegende Betriebsanleitung aufmerksam durchzulesen, um Ihr Motorrad gründlich kennen zu lernen. Im Zweifelsfall bitten wir Sie, sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt zu wenden. Die Informationen, die Ihnen in dieser Weise übermittelt werden, können Ihnen während der Fahrten, bei denen Ihnen Ducati Motor Holding S.p.A. viel Freude und Vergnügen wünscht, nützlich sein und es Ihnen ermöglichen, die Leistungen Ihres Motorrads über lange Zeit hinweg aufrecht zu erhalten.
In dieser Anleitung werden Hinweise vermittelt, die von besonderer Wichtigkeit sind:

Achtung

Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften kann zu Gefahrensituationen und schweren Verletzungen oder sogar zum Tod führen.



Wichtig

Potentielle Beschädigung des Motorrads und/oder seiner Bestandteile.



Hinweis

Zusätzliche Hinweise zum jeweiligen Vorgang.

Alle Angaben wie **rechts** oder **links** beziehen sich auf die Fahrtrichtung des Motorrads.

Nützliche Hinweise für eine sichere Fahrt



Achtung

Vor dem Fahrtantritt lesen!

Oftmals werden Unfälle aufgrund der geringen Erfahrung des Motorradfahrers verursacht. Deshalb darf das Motorrad niemals ohne Führerschein gefahren werden. Nur wer im Besitz eines gültigen Führerscheins ist, darf das Motorrad in Betrieb nehmen.
Das Motorrad niemals unerfahrenen Fahrern oder Personen ausleihen, die nicht über einen gültigen Führerschein verfügen.
Fahrer und Beifahrer müssen **immer** eine geeignete Bekleidung und einen Schutzhelm tragen.
Keine herabhängenden Kleidungsstücke oder Accessoires tragen, welche sich in den Bedienelementen verfangen oder die Sicht behindern könnten.
Den Motor niemals in geschlossenen Räumen starten.
Die Abgase sind giftig und könnten schon nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen.
Sobald sich das Motorrad in Bewegung setzt, müssen Fahrer und Beifahrer ihre Füße auf den Fußrasten abstützen.
Um für jede Art von Fahrtrichtungswechsel oder Fahrbahnänderungen vorbereitet zu sein, muss der Fahrer den Lenker **immer** fest mit beiden Händen umgreifen, während sich der Beifahrer **immer** mit beiden Händen am hinteren Haltegriff festhalten muss.
Die nationalen und örtlichen Gesetze und Regelungen müssen beachtet werden.
Immer die jeweils geltenden Geschwindigkeitsbegrenzungen einhalten und **niemals** die den Sicht-, Fahrbahn- und Verkehrsverhältnissen angemessene Geschwindigkeit überschreiten.
Abbiegevorgänge und Fahrbahnwechsel **immer** und rechtzeitig durch Betätigen der jeweiligen Blinker anzeigen.
Sorgen Sie dafür, dass Sie für die anderen Verkehrsteilnehmer immer gut sichtbar sind und vermeiden Sie es, im toten Winkel der vorausfahrenden Fahrzeuge zu fahren.
Geben Sie besonders an Kreuzungen, an Ausfahrten aus privaten oder öffentlichen Parkplätzen und auf Autobahnauffahrten acht.
Beim Tanken den Motor **stets** abstellen und darauf achten, dass kein Kraftstoff auf den Motor oder auf das Auspuffrohr tropft.
Beim Tanken niemals rauchen.
Die Kraftstoffdämpfe, die beim Tanken entstehen und eingeatmet werden können, sind gesundheitsschädlich.
Falls Kraftstofftropfen auf die Haut oder die Kleidung gelangen, diese sofort mit Wasser und Seife abwaschen und die Kleidung wechseln.
Immer den Zündschlüssel abziehen, wenn das Motorrad unbewacht stehen gelassen wird.
Der Motor, die Auspuffrohre und der Schalldämpfer bleiben über längere Zeit hinweg heiß.

Achtung

Die Auspuffanlage kann auch nach dem Abschalten des Motors noch heiß sein. Es ist daher darauf zu achten, dass man mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommt und man das Fahrzeug nicht in der Nähe von entflammbarem Material (einschließlich Holz, Blätter usw.) abstellt.

Das Motorrad so abstellen, dass es nicht umgestoßen werden kann und dazu den Seitenständer verwenden.
Das Motorrad nie auf schrägem oder weichem Gelände abstellen, da es hier leicht umfallen kann.

Information zur Zuladung

Überprüfen Sie, ob die Reifen den auf Seite 89 angegebenen Druck aufweisen und sich in gutem Zustand befinden.



Fahrzeugidentifizierung

Jedes Ducati-Motorrad ist mit zwei Kennnummern versehen, eine für den Rahmen (Abb. 1) und eine für den Motor (Abb. 2).

Rahmen-Nr.

Motor-Nr.

Hinweis

Diese Nummern kennzeichnen das jeweilige Motorradmodell und müssen bei Ersatzteilbestellungen unbedingt angegeben werden.

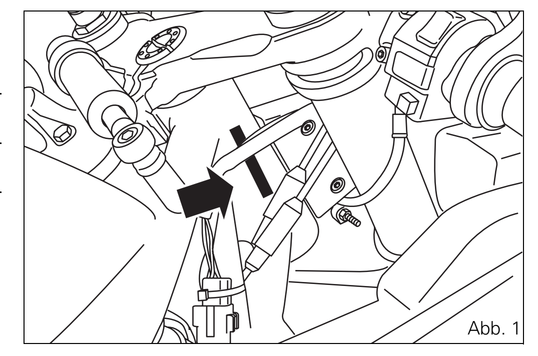


Abb. 1

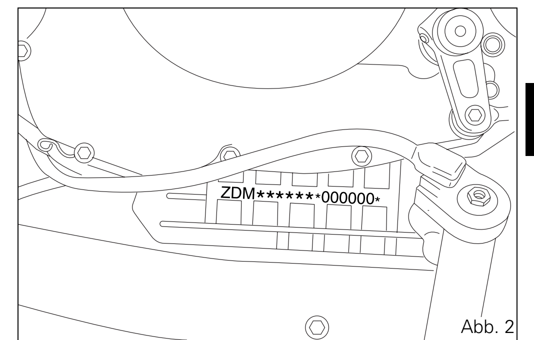


Abb. 2

D

Bedienelemente

Achtung

In diesem Kapitel werden die Anordnung und die Funktion der zum Betrieb des Motorrads erforderlichen Bedienelemente erläutert. Vor der Betätigung der Bedienelemente die folgende Beschreibung aufmerksam durchlesen.

Anordnung der Bedienelemente des Motorrads (Abb. 3)

D

1) Cockpit
2) Zündschalter und Lenkerschloss
3) Linke Schaltereinheit
4) Kupplungshebel
5) Hinterradbremspedal
6) Rechte Schaltereinheit
7) Gasdrehgriff
8) Vorderradbremshebel
9) Schaltpedal

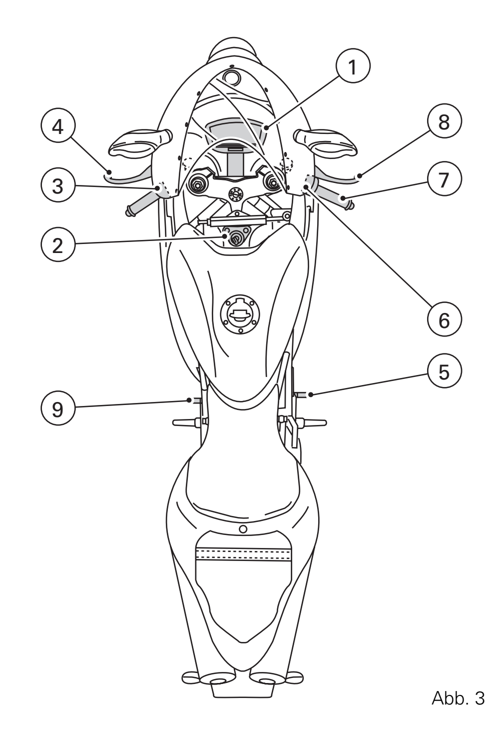


Abb. 3

Cockpit (Abb. 4)

1) **LCD**, (siehe Seite 13).

2) **Drehzahlmesser** (U/min).
Zeigt die Motordrehzahl pro Minute an.

3) **Leerlaufanzeige N** (**grün**).
Leuchtet auf, wenn sich das Getriebe im Leerlauf befindet.

4) **Reserveanzeige** (**gelb**).
Ihr Aufleuchten zeigt an, dass der Tank in Reserve ist und noch ca. 3 Liter Kraftstoff vorhanden sind.

5) **Blinkeranzeige** ⇦⇨ (**grün**).
Die Anzeige des jeweils eingeschalteten Blinkers blinkt.

6) **Öldruckanzeige** (**rot**).
Ihr Aufleuchten zeigt einen zu niedrigen Motoröldruck an. Sie muss aufleuchten, wenn der Zündschalter auf **ON** gestellt wird und einige Sekunden nach dem Anlassen wieder erlöschen.
Bei sehr heißem Motor kann es vorkommen, dass sie kurz aufleuchtet, sie muss in diesem Fall jedoch bei steigender Drehzahl erlöschen.

Wichtig

Bleibt diese Kontrollleuchte (6) leuchten, nicht losfahren, da es sonst zu schweren Motorschäden kommen kann.

7) **Fernlichtanzeige** (**blau**).
Leuchtet bei eingeschaltetem Fernlicht auf.

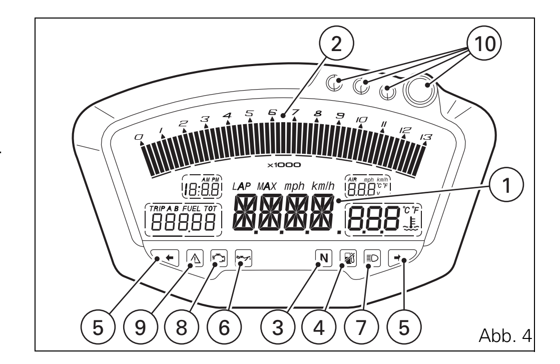


Abb. 4

8) **EOBD-Leuchte** (**ocker**).
Ihr ständiges Aufleuchten zeigt an, dass das Motorsteuergerät Fehler erfasst und sich daher die Motorsperre ausgelöst hat. Sie wird auch als Anzeige für die über den Gasdrehgriff durchführbare Freigabe der Wegfahrsperre verwendet. Liegen keine Fehler vor, muss diese Leuchte beim Drehen des Zündschlüssels auf **ON** aufleuchten und dann nach einigen Sekunden wieder erlöschen (normalerweise 1,8 - 2 Sekunden).

9) **Anzeige „Motorraddiagnose“**.
Leuchtet bei Störungen der Motorraddiagnose auf.

10) **Kontrollleuchten Drehzahlbegrenzer**.

11) **Steuertaste A und B**.
Taste zur Anzeige und Einstellung von Cockpitparametern mit zwei Stellungen A „▲" und B „▼".
12) **Drucktaste Lichthupe FLASH** (Abb. 5).
Die normalerweise als Lichthupe verwendete Drucktaste unterstützt ebenfalls die Funktionen LAP und USB-Datenlogger des Cockpits.

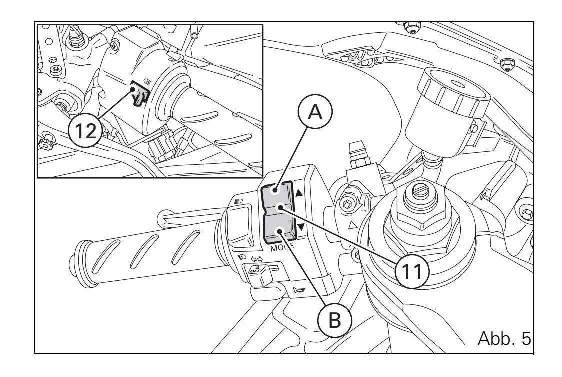


Abb. 5


D

LCD-Hauptfunktionen

Achtung

Eingriffe bzw. Regulierungen am Cockpit dürfen nur bei stehendem Motorrad vorgenommen werden. Niemals während der Fahrt am Cockpit hantieren!

1) **Tachometer**.
Zeigt die Fahrgeschwindigkeit an
2) **Kilometerzähler**.
Zeigt die gesamte Fahrleistung an.
3) **Tageskilometerzähler**.
Zeigt die seit der letzten Rückstellung gefahrene Strecke an (TRIP A und TRIP B).
4) **Trip Fuel Kilometerzähler**.
Zeigt die in Reserve gefahrene Strecke an.
5) **Uhr**.
6) **Stoppuhr für Rundenzeit**.
7) **Motordrehzahlanzeige (RPM)**.
8) **Speicherung der Rundenzeiten, Höchstgeschwindigkeit und -drehzahl**.
9) **Batteriespannungsanzeige (BATT)**.
10) **Lufttemperaturanzeige**.
11) **Wassertemperaturanzeige**.
Zeigt die Temperatur der Kühlflüssigkeit an.

Wichtig

Das Motorrad nicht benutzen, wenn die Temperatur den Höchstwert erreicht hat, da es sonst zu einem Motorschaden kommen kann.

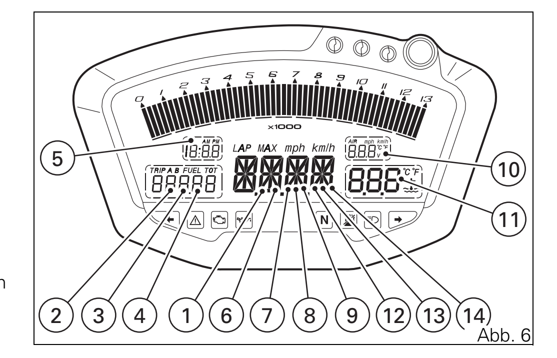


Abb. 6

12) **Inspektionsanzeige (SERV)** (Abb. 6).
Die Meldung „SERV“ weist darauf hin, dass der für die Inspektionen erforderliche Kilometerstand erreicht ist.
Die Meldung erscheint nur bei Einschalten der Zündung für die Dauer von 5 Sekunden. Das System wird während der Inspektion von der DUCATI Vertragswerkstatt zurückgesetzt.
13) **Anzeige der Wegfahrsperre (CODE)** (Abb. 6).
Bei Einstecken eines Schlüssels mit falschem oder nicht erkanntem Code wird die Meldung „CODE“ angezeigt. Sie blinkt auf, wenn eine Anzeigefunktion der Wegfahrsperre durch Freigabe der Wegfahrsperre zurückgesetzt worden ist (siehe Seite 38).
14) **USB-Datenlogger** (Abb. 6).
Zeigt die Funktion des USB-Datenloggers an.

Wichtig

Das Cockpit ist Teil der Diagnose des elektronischen Einspritz- und Zündsystems. Diese dem entsprechend geschulten Personal vorbehaltenen Menüs dürfen auf keinen Fall benutzt werden. Sollten Sie versehentlich in diese Funktion gelangen, drehen Sie den Zündschlüssel auf **OFF** und wenden sich für die erforderlichen Kontrollen an eine Ducati-Vertragswerkstatt.

LCD – Einstellung/Anzeige der Parameter

Beim Anlassen (Schlüssel von **OFF** auf **ON**) aktiviert das Cockpit 1 Sekunde lang nacheinander sämtliche LCD-Stellen und Anzeigen.
Anschließend kehrt das Cockpit zur „normalen" Anzeige zurück, wobei anstatt der Geschwindigkeit das Modell sowie 2 Sekunden lang ebenfalls die Version des Motorrads (EU, UK, USA, CND, FRA, JAP) eingeblendet werden.
Beim Modell handelt es sich um „Laufanzeige", die bis zum Motorstart wiederholt wird.

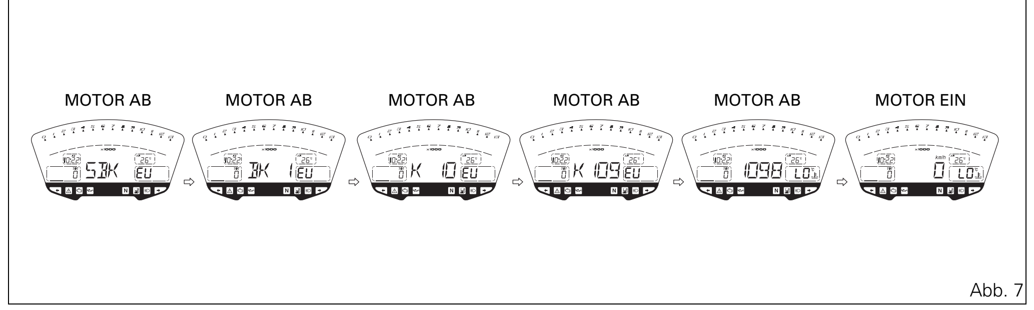


Abb. 7

D

Beim Einschalten der Zündung zeigt das Cockpit stets folgende Informationen an (und deaktiviert dabei die vorab aufgerufenen Funktionen):
Kilometerzähler
Lufttemperatur
Uhr
Geschwindigkeit
Kühlflüssigkeitstemperatur
Motordrehzahl

An dieser Stelle kann mit der Taste (1, Abb. 8) auf Position A „▲" in jedem Fall von der Funktion Kilometerzähler auf folgende Funktionen geschaltet werden:
TRIP A
TRIP B
TRIP FUEL (sofern aktiviert)
um anschließend wieder zur Funktion **TOT** zurückzukehren.

Wird die Taste (1, Abb. 8) dagegen auf Position B „▼" gedrückt, ruft das System das MENÜ auf und zeigt nacheinander folgende Funktionen:
Error (sofern aktiviert)
BATT
RPM
LAP (OFF oder ON)
LAP MEM
USB (OFF oder ON)
Erase USB
TIME Set
CODE (sofern aktiviert)

D

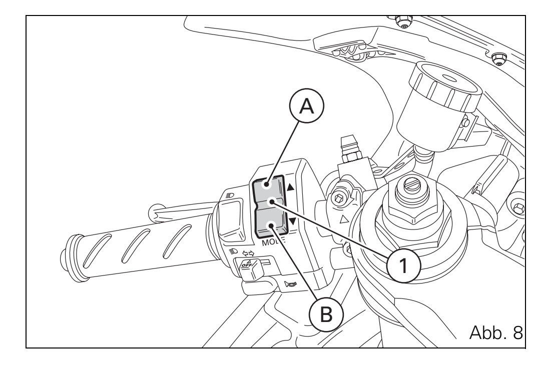


Abb. 8

Wichtig

Dieses Menü ist nur bei einer Motorradgeschwindigkeit unter 20 km/h aktiviert; sollte bei aufgerufenem MENÜ die Geschwindigkeit des Motorrads 20 km/h überschreiten, so schließt das Cockpit automatisch das Menü und ruft die ursprüngliche Anzeige wieder auf; es besteht allerdings jederzeit die Möglichkeit, das Menü durch 3 Sekunden langes Drücken der Taste (1, Abb. 8) auf Position A „▲" zu beenden.

Anzeige der gesamten Fahrleistung „Kilometerzähler"

Beim Einschalten der Zündung ruft das System automatisch diese Funktion auf.
Die Daten sind permanent gespeichert und können nicht gelöscht werden.
Beim Überschreiten des Kilometerstands 99999 km (bzw. 99999 Meilen) bleibt die Angabe „99999" permanent angezeigt.

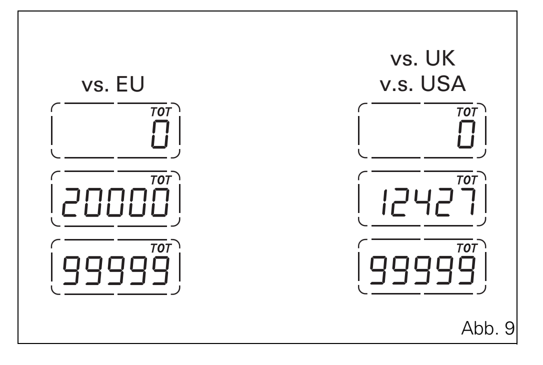


Abb. 9

D

Anzeige der Tagesfahrleistung „TRIP A“

Bei aufgerufener Funktion und 3 Sekunden langes Drücken der Taste (1, Abb. 8) auf Position B „▼“ wird die Angabe gelöscht.

Beim Überschreiten der Ziffer 999.9 wird die Streckenangabe gelöscht und die Zählung automatisch von Null wieder aufgenommen.

Falls zu einem beliebigen Zeitpunkt die Maßeinheiten des Systems anhand der Funktion „Setting Special“ geändert werden sollten, wird die in dieser Funktion gefahrene Streckenangabe gelöscht und die Zählung in der neuen Maßeinheit von Null aufgenommen.

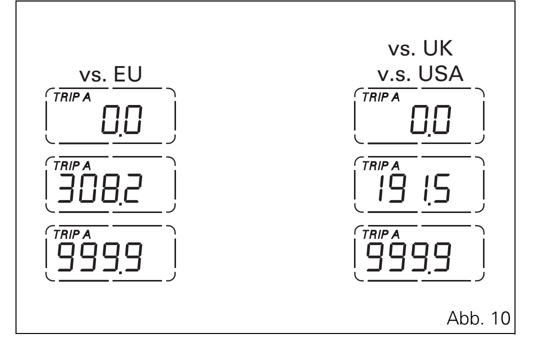


Abb. 10

Anzeige der Tagesfahrleistung „TRIP B“

Bei aufgerufener Funktion und 3 Sekunden langes Drücken der Taste (1, Abb. 8) auf Position B „▼“ wird die Angabe gelöscht.

Beim Überschreiten der Ziffer 999.9 wird die Streckenangabe gelöscht und die Zählung automatisch von Null wieder aufgenommen.

Falls zu einem beliebigen Zeitpunkt die Maßeinheiten des Systems anhand der Funktion „Setting Special“ geändert werden sollten, wird die in dieser Funktion gefahrene Streckenangabe gelöscht und die Zählung in der neuen Maßeinheit von Null aufgenommen.

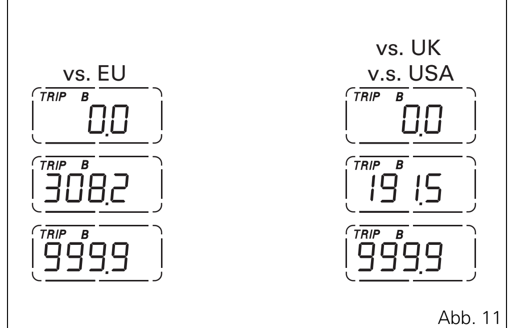


Abb. 11

Anzeige der Fahrleistung in Reserve „TRIP FUEL“
Beim Aufleuchten der Reserveanzeige wird unabhängig von der eingeblendeten Funktion automatisch die TRIP FUEL Anzeige aktiviert. Sollte der Reservezustand bestehen bleiben, wird die Angabe auch nach Abschalten der Zündung gespeichert.
Die Zählung bricht automatisch ab, sobald sich das Motorrad nicht mehr in Reserve befindet.
Beim Überschreiten der Ziffer 999.9 wird der Zähler automatisch gelöscht und die Zählung von Null wieder aufgenommen.

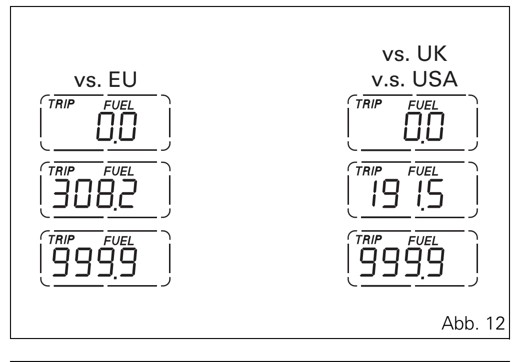


Abb. 12

Lufttemperaturanzeige
Zeigt die Außentemperatur an.
Grenzwerte: -39 °C ÷ +124 °C.
Bei AUSFALL des Sensors (-40 °C, +125 °C bzw. getrennt) werden permanent die Striche „- - -“ angezeigt und die Kontrollleuchte der Motordiagnose eingeschaltet (9, Abb. 4).

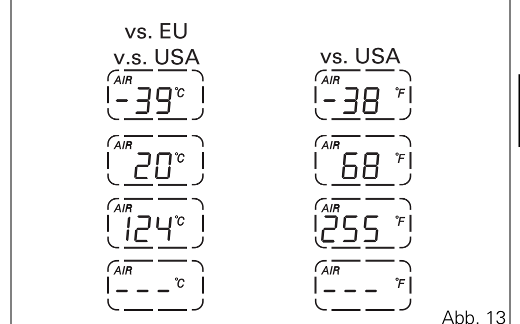


Abb. 13

D

Anzeige Kühlwassertemperatur

Zeigt die Temperatur der Motorkühlflüssigkeit an.
Bei einem Wert gleich oder kleiner als -40 °C (-104 °F) zeigt das Display die blinkenden Striche („---“) an und es schaltet sich gleichzeitig die Kontrollleuchte der Motordiagnose ein (9, Abb. 4)
liegt die Temperatur zwischen -39 °C (-102,2 °F) und +39 °C (+102,2 °F), erscheint am Display permanent die Angabe „LO“
liegt die Temperatur zwischen +40 °C (+104 °F) und +120 °C (+248 °F). wird der Wert permanent am Display angezeigt
liegt die Temperatur zwischen +121 °C (+249,8 °F) und +124 °C (+255,2 °F), erscheint am Display blinkend die Angabe „HI“
bei einem Wert gleich oder größer als +125 °C (+257 °F) zeigt das Display die blinkenden Striche („---“) an und es schaltet sich gleichzeitig die Kontrollleuchte der Motordiagnose ein (9, Abb. 4).
Bei AUSFALL des Sensors werden blinkend die Striche („---“) angezeigt und gleichzeitig die Kontrollleuchte der Motordiagnose eingeschaltet (9, Abb. 4).

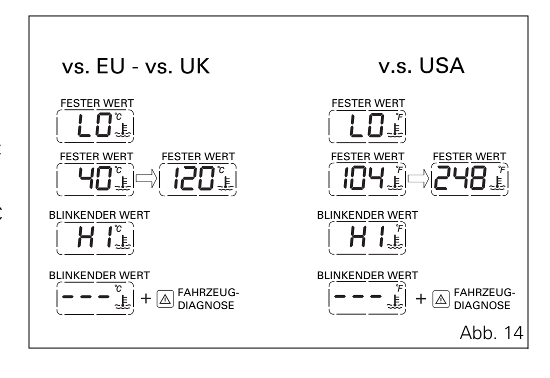


Abb. 14

D

Inspektionsanzeige (SERV)
Zeigt den Inspektionsbedarf an.
Am Display erscheint die Meldungen „SERV“ bei folgenden Kilometerständen:
nach den ersten 1000 km des Kilometerzählers
alle 12000 km des Kilometerzählers.
Die Meldung erscheint nur bei Einschalten der Zündung für die Dauer von 5 Sekunden.
Wenden Sie sich Einblenden der Meldung an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt.

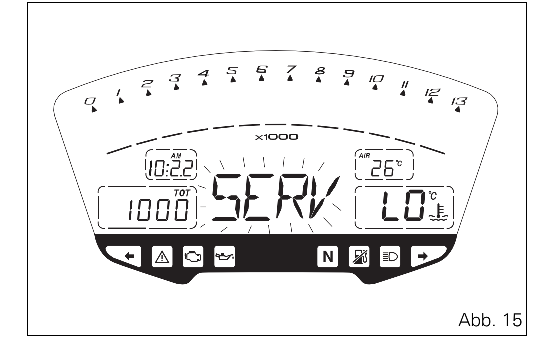


Abb. 15

D

Batteriespannungsanzeige (BATT)
Zur Anzeige der Funktion das Menü aufrufen und von hier die Seite „BATT“.
Das Display zeigt den Wert der Batteriespannung folgendermaßen an:
bei Spannung im Bereich 12,1 bis 14,9 Volt erfolgt die Anzeige permanent
liegt die Spannung zwischen 10,0 und 12,0 Volt bzw. zwischen 15,0 und 16,0 Volt, erscheint der Wert blinkend
bei einer Spannung von oder unter 9,9 Volt blinkt die Angabe „LO“ und es schaltet sich gleichzeitig die Kontrollleuchte der Motordiagnose ein (9, Abb. 4)
bei einer Spannung von oder über 16,19 Volt blinkt die Angabe „HI“ und es schaltet sich gleichzeitig die Kontrollleuchte der Motordiagnose ein (9, Abb. 4).

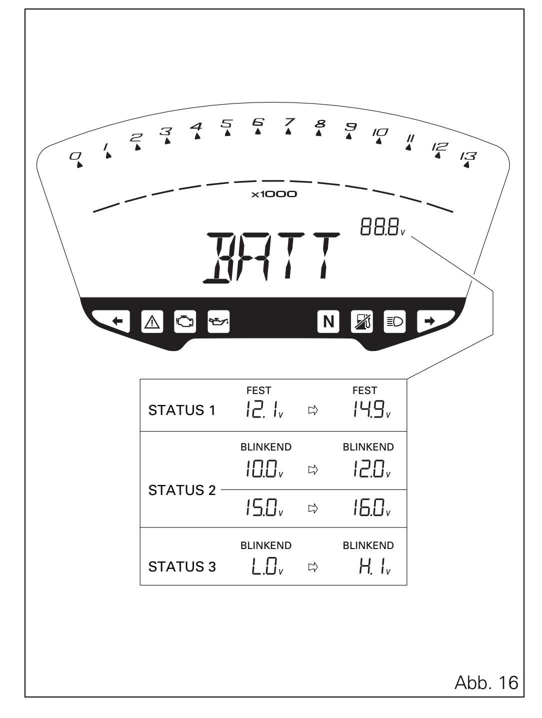


Abb. 16

D

Standgaseinstellung (RPM)

Zur Anzeige der Funktion das Menü aufrufen und von hier die Seite „RPM".

Das Display zeigt außer der oberen Drehzahlskala ebenfalls die Motordrehzahl in numerischem Format, so dass eine genauere „Standgaseinstellung" möglich ist.

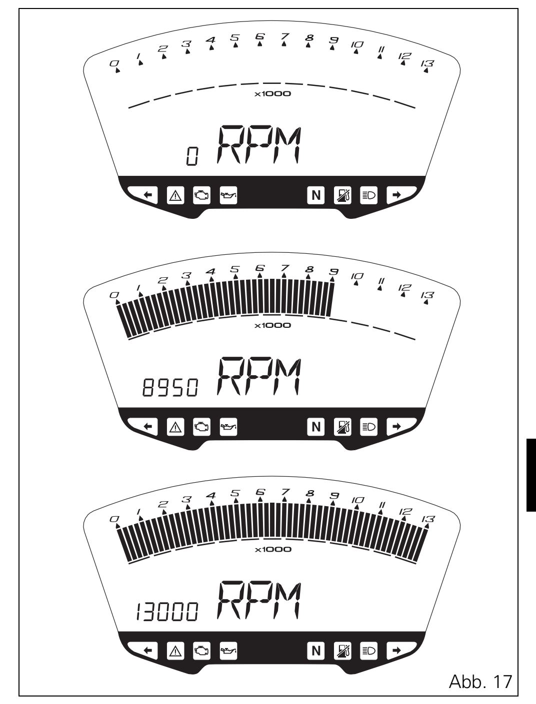


Abb. 17

D

Anzeige der Rundenzeit (LAP)
Zur Aktivierung dieser Funktion das Menü aufrufen und hier die Funktion „LAP“ auf „On“ stellen, dazu die Taste (1, Abb. 8) auf Position B „▼“ 3 Sekunden lang gedrückt halten.
START und STOPP der Stoppuhr erfolgen durch die Taste für die Lichthupe FLASH (12, Abb. 5) an der linken Schaltereinheit.
Bei jedem Druck der Taste FLASH und aktivierter LAP Funktion erscheint am Display 10 Sekunden lang die Rundenzeit und anschließend wieder die „normale“ Anzeige.
Es können maximal 30 Rundenzeiten gespeichert werden. Ist der Speicherplatz restlos belegt, so wird beim Drücken der Taste FLASH keine Rundenzeit mehr gespeichert und am Display erscheint 3 Sekunden lang die blinkende Angabe „FULL“, bis die Zeiten gelöscht werden.

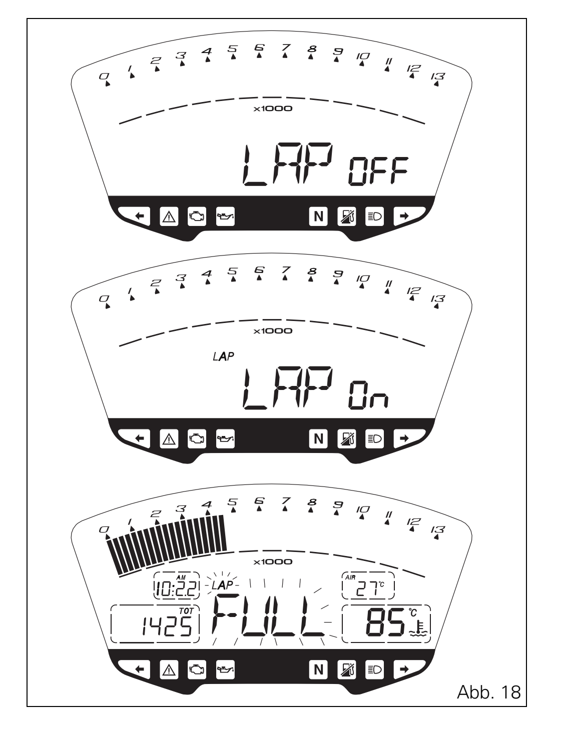


Abb. 18

D

Beim Deaktivieren der LAP Funktion über Menü wird die aktuelle „Runde“ nicht gespeichert.
Wird das Display bei aktivierter LAP Funktion plötzlich abgeschaltet (Zündung aus), so erfolgt automatisch auch die Deaktivierung der LAP Funktion (die gefahrene „Runde“ wird selbst bei laufender Stoppuhr nicht gespeichert).
Sollte die Rundenzeit niemals „gestoppt“ werden, so beginnt die Stoppuhr bei Erreichen von 99 Minuten, 59 Sekunden, 99 Hunderdstel wieder von 0 (Null) und die Zeitzählung läuft dann bis zur Deaktivierung der Funktion fort.
Wird die LAP Funktion dagegen aktiviert und ist der „Speicher“ nicht gelöscht worden, da er weniger als 30 Rundenzeiten enthält (zum Beispiel: 18 Runden), speichert das Display die verbleibenden Runden bis zur „Auslastung“ der Speicherlkapazität (in unserem Beispiel können weitere 12 Rundenzeiten gespeichert werden).
In dieser Funktion ist eigentlich die reine Anzeige der Rundenzeiten vorgesehen, doch werden ebenfalls andere Daten (Höchstgeschwindigkeit, max. Drehzahl, Begrenzer) für eine anschließende und vollständige Anzeige innerhalb der Lap Memory Funktion gespeichert.

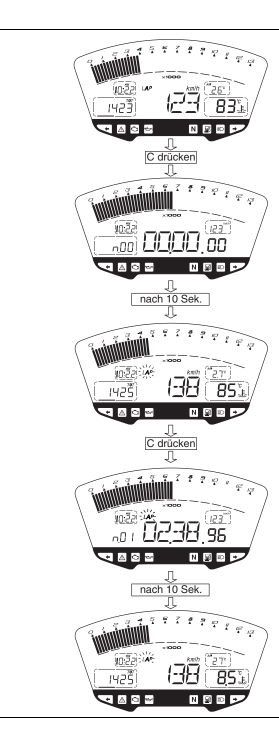


Abb. 19

D

Anzeige der Speicherdaten (LAP Memory)

Zeigt die mit der LAP Funktion gespeicherten Daten an: Rundenzeit, Höchstgeschwindigkeit und max. Drehzahl.
Zur Anzeige der gespeicherten Zeiten das Menü aufrufen und von hier die Seite „LAP MEM“.
Von dieser Menüseite wird durch 3 Sekunden langes Drücken der Taste (1, Abb. 8) auf Position B „▼“ die Anzeige der „1. Runde“ aufgerufen. Am Display erscheinen die Nummer der Runde, die Rundenzeit sowie die in der betreffenden Runde erreichten Höchstgeschwindigkeit und -drehzahl.
Durch Drücken der Taste (1, Abb. 8) auf Position B „▼“ werden die 30 gespeicherten Zeiten durchgeblättert, anschließend erfolgt die Rückkehr zur 1. Runde.
Wird beim Anzeigen der gespeicherten Zeiten die Taste (1, Abb. 8) 3 Sekunden lang auf Position B „▼“ gedrückt, löscht das Display alle gespeicherten Zeiten.
In diesem Fall wird die ggf. eingeschaltete LAP Funktion automatisch deaktiviert.
Bei der während der LAP Funktion am Display angezeigten Geschwindigkeit handelt es sich um die Höchstgeschwindigkeit.
Sollte beim Abspeichern die angezeigte Höchstgeschwindigkeit 299 km/h (186 mph) überschreiten, so wird der erreichte Geschwindigkeitswert eingeblendet (zum Beispiel: 316 km/h).
Ist kein Wert im Speicher abgelegt, so erscheinen die 30 Rundenzeiten mit folgenden Anzeigen: Stoppuhr „00.00.00“, max. Drehzahl = 0 und Höchstgeschwindigkeit = 0.
Hat der Motor einen der zwei Bereiche vor Auslösung des Begrenzers oder sogar die Begrenzungsdrehzahl erreicht, leuchten bei der Anzeige der gespeicherten Rundenzeiten die betreffenen Kontrollleuchten auf (10, Abb. 4).

D

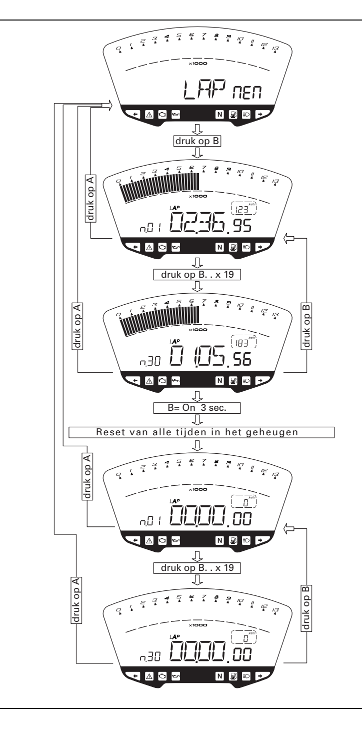


Abb. 20

USB-Datenlogger

Mit dieser Funktion wird der USB-Datenlogger aktiviert (siehe Seite 66): der Datenlogger ist an den Kabelbaum des Motorrads anzuschließen.
Zur Aktivierung des Datenloggers das Menü aufrufen und den „USB-Datenlogger“ auf „On“ stellen, dazu die Taste (1, Abb. 8) auf Position B „▼“ 3 Sekunden lang gedrückt halten.
START und STOPP der Datenerfassung erfolgen durch die Taste für die Lichthupe FLASH (12, Abb. 5) an der linken Schaltereinheit.
Sollte das Display bei aktivierter USB Funktion abgeschaltet werden (Zündung aus), wird die Funktion automatisch deaktiviert.

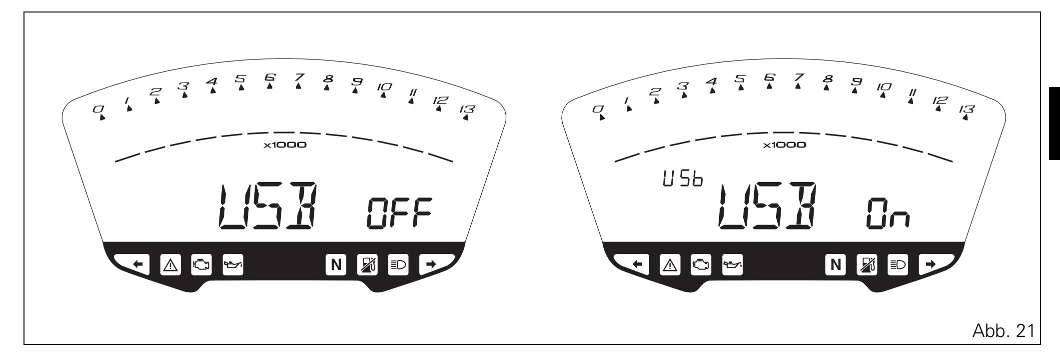


Abb. 21

D

Erase USB

Mit dieser Funktion werden die im USB-Datenlogger abgelegten Daten gelöscht: der Datenlogger ist an den Kabelbaum des Motorrads anzuschließen.
Zum Löschen der Daten das Menü aufrufen und von hier die Seite „Erase USB".
Wird die Taste (1, Abb. 8) 3 Sekunden lang auf Position B „▼" nicht während der Datenerfassung durch den USB-Datenlogger gedrückt, erscheint am Display 10 Sekunden lang die Angabe „WAIT…"; nach diesen 10 Sekunden erscheint dann die Meldung „OK" für die Dauer von 2 Sekunden als Bestätigung, dass die Daten des USB-Datenloggers gelöscht worden sind.
Wird die Taste (1, Abb. 8) 3 Sekunden lang auf Position B „▼" während der Datenerfassung durch den USB-Datenlogger gedrückt, so wird der Speicher des Datenloggers nicht gelöscht und am Display erscheint 2 Sekunden lang die Angabe „ErASE FAIL".

D

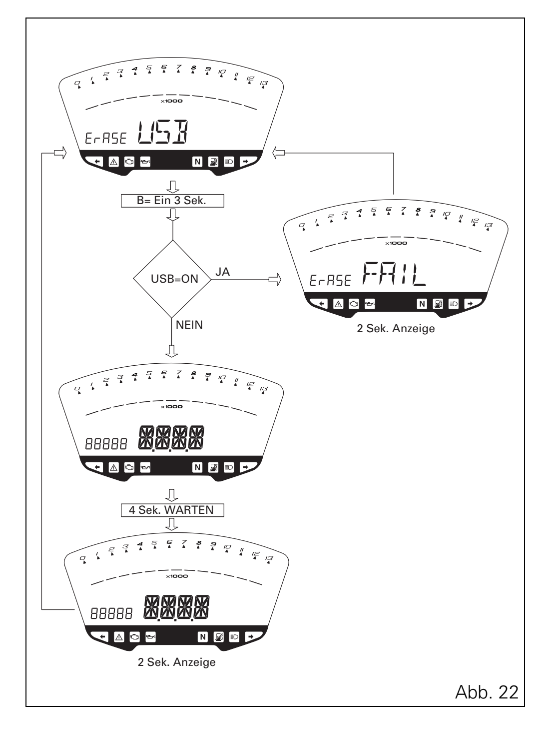


Abb. 22

Uhreinstellfunktion

Zur Uhreinstellung das Menü aufrufen und von hier die Seite „TIME Set".

Von dieser Seite aus wird durch 3 Sekunden langes Drücken der Taste (1, Abb. 8) auf Position B „▼" der Einstellmodus aufgerufen.

Beim Öffnen dieser Funktion blinkt die Angabe „AM", durch Drücken der Taste (1, Abb. 8) auf Position B „▼" blinkt daraufhin die Angabe „PM". Indem die Taste (1, Abb. 8) auf Position B „▼" abermals gedrückt wird, kehrt man zum vorherigen Schritt zurück (die Uhrzeit 00:00 wird beim Übergang von AM auf PM dann zu 12:00)

beim Drücken der Taste (1, Abb. 8) auf Position A „▲" geht man zur Einstellung der Stunden über, die nun blinken. Mit jeder Betätigung auf Position B „▼" fährt die Zählung um je 1 Stunde fort, bei längerem Druck auf Position B „▼" läuft die Zählung dagegen um je 1 Stunde pro Sekunde (in diesem Fall blinken die Stunden nicht)

beim Drücken der Taste (1, Abb. 8) auf Position A „▲" geht man zur Einstellung der Minuten über, die nun blinken. Mit jeder Betätigung auf Position B „▼" fährt die Zählung um je 1 Minute fort, bei längerem Druck auf Position B „▼" läuft die Zählung dagegen um je 1 Minute pro Sekunde.

Wird die Taste länger als 5 Sekunden auf Position B „▼" gedrückt, beschleunigt die Zählung auf 1 Schritt alle 100 ms (beim längeren Druck auf Position B „▼" blinken die Sekunden nicht).

Beim Drücken auf Position A „▲" wird der Einstellmodus beendet und die neue Zeiteinstellung eingeblendet.

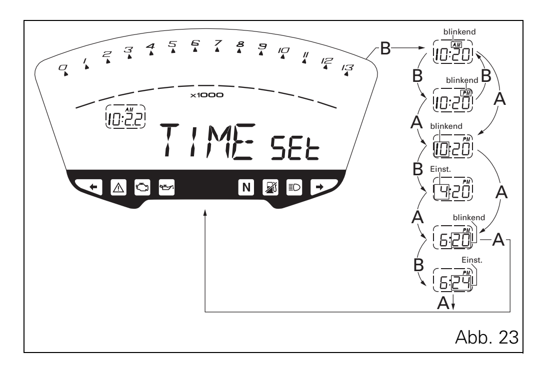


Abb. 23

D

Cockpitdiagnose

Wichtig
Das Cockpit führt die Systemdiagnose 60 Sekunden nach dem letzten Abschalten der Zündung durch.

Die Anzeige betrifft fehlerhafte Motorzustände.
Liegen mehrere Fehler vor, werden diese im Rollmodus alle 3 Sekunden angezeigt.
Nachstehend die Tabelle mit den möglichen Fehleranzeigen.

Achtung
Sich im Fall einer Fehleranzeige stets an Ducati Vertragswerkstatt wenden.

Anzeige	Fehlermeldung		Fehler
	COIL	10.1	Fehler Spule waagrechter Zylinder
	COIL	10.2	Fehler Spule waagrechter Zylinder
	COIL	11.1	Fehler Spule senkrechter Zylinder
	COIL	11.2	Fehler Spule senkrechter Zylinder
	INJE	12.1	Fehler Einspritzdüse waagrechter Zylinder
	INJE	12.2	Fehler Einspritzdüse waagrechter Zylinder
	INJE	13.1	Fehler Einspritzdüse senkrechter Zylinder

D

Anzeige	Fehlermeldung		Fehler
	INJE	13.2	Fehler Einspritzdüse senkrechter Zylinder
	PUMP	16.0	Fehler Relais Kraftstoffpumpe
	FAN	18.1	Fehler Relais Lüfter
	FAN	18.2	Fehler Relais Lüfter
	STRT	19.1	Fehler Fernanlassschalter
	STRT	19.2	Fehler Fernanlassschalter
	STEP.	21.1	Fehler Stepper-Motor
	STEP.	21.2	Fehler Stepper-Motor
	STEP.	21.3	Fehler Stepper-Motor
	LAMB.	22.1	Fehler Lambda Heizung
	LAMB.	22.2	Fehler Lambda Heizung

Anzeige	Fehlermeldung		Fehler
	EXVL	23.1	Fehler Ventilmotor am Auspuff
	EXVL	23.2	Fehler Ventilmotor am Auspuff
	EXVL	23.3	Fehler Ventilmotor am Auspuff
	EXVL	23.4	Fehler Ventilmotor am Auspuff
	EXVL	23.5	Fehler Ventilmotor am Auspuff
	TPS	1.1	Fehler Drosselklappenpotentiometer
	TPS	1.2	Fehler Drosselklappenpotentiometer
	PRESS	2.1	Fehler Drucksensor
	PRESS	2.2	Fehler Drucksensor
	T.WAT	3.1	Fehler Kühlflüssigkeitssensor
	T.WAT	3.2	Fehler Kühlflüssigkeitssensor

Anzeige	Fehlermeldung		Fehler
	AIR	4.1	Fehler Lufttemperatursensor
	AIR	4.2	Fehler Lufttemperatursensor
	BATT	5.1	Fehler Batteriespannung
	BATT	5.2	Fehler Batteriespannung
	LAMB	6.1	Fehler Lambda-Sonde
	TILT	6.2	Fehler Lambda-Sonde 2
	DTC	8.0	Fehler Steuergerät Traktionskontrolle (der Fehler tritt nur bei Installation des über Ducati Performance erhältlichen Bausatz „Traction Control“ auf)
	ECU	30.0	Fehler Motorsteuergerät
	PK.UP	34.0	Fehler Pick-Up Sensor
	SPEE.	36.0	Fehler Tachometersensor
	IMMO	37.0	Fehler Wegfahrsperre

D

Anzeige	Fehlermeldung		Fehler
	IMMO	37.1	Fehler Wegfahrsperre
	IMMO	37.3	Fehler Wegfahrsperre
	IMMO	37.4	Fehler Wegfahrsperre
	IMMO	37.5	Fehler Wegfahrsperre
	CAN	38.0	Fehler Kommunikationsleitung CAN



Funktion Helligkeitsregulierung der Kontrollleuchten

Die Helligkeit der Kontrollleuchten wird in Abhängigkeit zur erfassten Intensität des Außenlichts automatisch vom Cockpit reguliert.

Funktion Hintergrundbeleuchtung

Die Hintergrundbeleuchtung des Cockpits ist nur bei eingeschaltetem Standlicht oder Scheinwerfer aktiv.
In diesem Fall schaltet das Cockpit nach dem Erfassen der Intensität des Außenlichts über entsprechende Sensoren, die auch die Umgebungstemperatur erfassen, automatisch die Beleuchtung ein bzw. aus.

Funktion „intelligente" Scheinwerferabschaltung

Diese Funktion ermöglicht eine Reduzierung des Batterieverbrauchs, da sie den Scheinwerfer automatisch abschaltet. Sie wird in 2 Fällen aktiviert:

- im 1. Fall, wenn nach Umschalten des Zündschlüssels von **OFF** auf **ON** nach 60 Sekunden keine Motorzündung erfolgt, wird der Scheinwerfer ausgeschaltet und erst nach erneutem Motorstart wieder eingeschaltet.
- im 2. Fall nach dem normalen Einsatz des Motorrads mit eingeschaltetem Scheinwerfer, wenn der Motor durch die Taste **RUN**-**STOP** an der rechten Schaltereinheit abgestellt wird.
  In diesem Fall wird der Scheinwerfer 60 Sekunden nach Abstellen des Motors ausgeschaltet und kann erst nach einem erneuten Motorstart wieder eingeschaltet werden.

Funktion „intelligente" Scheinwerfereinschaltung

Diese Funktion gestattet die „programmierte" Einschaltung des Scheinwerfers bei abgestelltem Motor (Zündung aus).
Das Cockpit bleibt nach Ausschalten der Zündung 60 Sekunden lang aktiviert, so dass der Scheinwerfer durch Drücken der Taste (1, Abb. 8) auf Position B „▼" eingeschaltet werden kann.
Während dieser 60 Sekunden gibt das Cockpit bei jedem Druck der Taste (1, Abb. 8) auf Position B „▼" die Einschaltung des Scheinwerfers für die Dauer von 30 Sekunden frei; bei jedem Druck wird die Einschaltzeit bis zu maximal 6 Betätigungen der Taste (1, Abb. 8) auf Position B „▼" aufgerechnet (die maximale Zeit beträgt 180 Sekunden).
Nach dem ersten Druck der Taste (1, Abb. 8) auf Position B „▼" STARTEN die 30 Sekunden mit Einschaltung des Scheinwerfers; die Einschaltzeit kann nur dann summiert werden, wenn der zweite Druck innerhalb dieser 30 Sekunden erfolgt. Sind die 30 Sekunden Einschaltzeit des Scheinwerfers dagegen verstrichen, können keine weiteren 30 Sekunden „ergänzt werden, so dass der Scheinwerfer vom Cockpit abgeschaltet wird.
Zur Wiederherstellung dieser Funktion ist mindestens eine Umschaltung Zündung ein/Zündung aus erforderlich.
Sollte zu einem beliebigen Zeitpunkt während der Aktivierung dieser Funktion die Batteriespannung plötzlich ausfallen, deaktiviert das Cockpit die Funktion beim abermaligen Zuschalten der Spannungsversorgung (das Cockpit bleibt also 60 Sekunden lang nicht aktiviert).

Wegfahrsperre

Um das Motorrad wirkungsvoller gegen Diebstahl zu schützen, wurde es mit einem elektronischen Sicherheitssystem (WEGFAHRSPERRE) ausgestattet, das den Motor automatisch blockiert, wenn der Zündschlüssel auf Off gedreht wird.
In jedem Schlüssel befindet sich ein elektronischer Chip, der beim Anlassen das von einer im Zündschalter eingebauten Spezialantenne abgegebene Signal moduliert. Das modulierte Signal entspricht einem „Losungswort", das bei jedem Zündvorgang unterschiedlich ausfällt und anhand dessen das Steuergerät den Schlüssel erkennt. Nur unter dieser Bedingung kann der Motor gestartet werden.

Schlüssel (Abb. 24)
Folgende Schlüssel werden mit dem Motorrad ausgehändigt:
- 2 schwarzen Schlüssel (B).

Sie enthalten den Code der Wegfahrsperre.

Hinweis

Ihr Ducati Vertragshändler könnte Sie womöglich auffordern, die Code Card zum Durchführen bestimmter Instandhaltungsarbeiten auszuhändigen.

D

Die schwarzen Schlüsseln (B) werden normalerweise benutzt und dienen:
- zum Motorstart
- zum Öffnen des Kraftstofftanks
- zum Öffnen des Sitzbankschlosses.

Hinweis

Gemeinsam mit den zwei Schlüsseln wird ein Anhänger (1) mit der Identifikationsnummer der Schlüssel ausgehändigt.

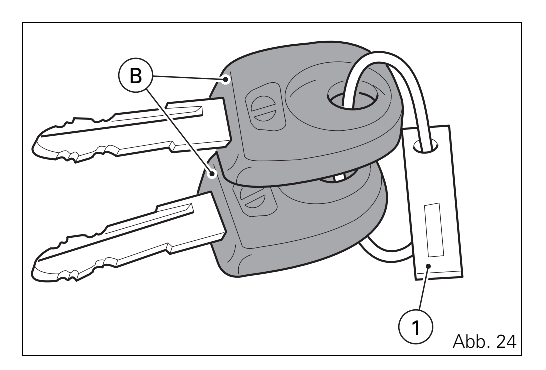


Abb. 24

Achtung

Die Schlüssel voneinander trennen, dann den Anhänger (1) an einem sicheren Ort aufbewahren.
Darüber hinaus wird empfohlen, immer nur einen der beiden schwarzen Schlüssel für den Gebrauch des Motorrads zu verwenden.

Code Card

Gemeinsam mit den Schlüsseln wird eine CODE CARD (Abb. 25) ausgehändigt, worauf der elektronische Code (A, Abb. 26) gespeichert ist, der im Fall einer Motorsperre bzw. einer mangelnden Zündung nach einem **Key-ON** zu verwenden ist.

Achtung

Die CODE CARD muss an einem sicheren Ort aufbewahrt werden. Der Fahrer sollte allerdings den auf der CODE CARD angegeben elektronischen Code mit sich führen, falls eine Motorfreigabe anhand des nachstehenden Verfahrens erforderlich sein sollte. Bei Problemen mit der Wegfahrsperre hat der Fahrer nämlich die Möglichkeit die durch Aufleuchten der ockergelben Diagnoseanzeige (9, Abb. 4) gemeldete „Motorblockierung" aufzuheben.
Dieses Verfahren kann jedoch nur mittels Eingabe des auf der Code Card angegebenen elektronischen Codes (electronic code) durchgeführt werden.

Achtung

Die Code Card wird vom Vertragshändler zur Neuprogrammieung oder zum Austausch eines Schlüssel angefordert.

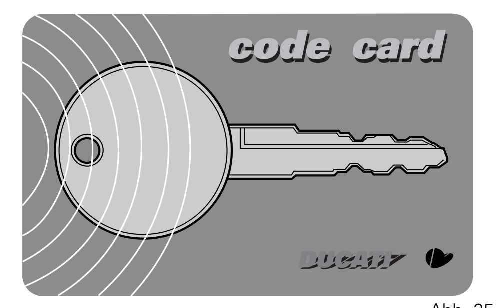


Abb. 25

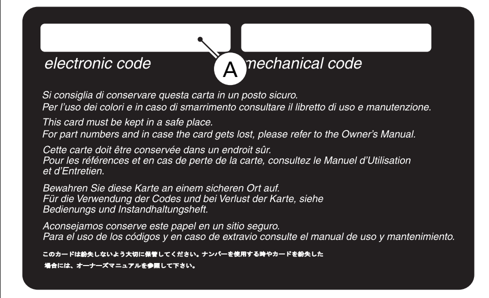


Abb. 26

D

Freigabe der Wegfahrsperre

Bei einer „BLOCKIERUNG der Wegfahrsperre" kann diese vom Menü aus durch Abrufen der entsprechenden Funktion folgendermaßen „freigegeben" werden:
Die Menüseite „CODE" aufrufen.

Hinweis

Dieses Menü darf nur bei Vorliegen von mindestens einem Fehler der Wegfahrsperre aktiviert sein.

In dieser Menüseite wird stets der Anfangscode „00000" angezeigt; drückt man nun die Taste (1, Abb. 8) auf Position B „▼" für die Dauer von 3 Sekunden, wird das Verfahren zur Eingabe des auf der Code Card enthaltenen Elektronikcodes aufgerufen.

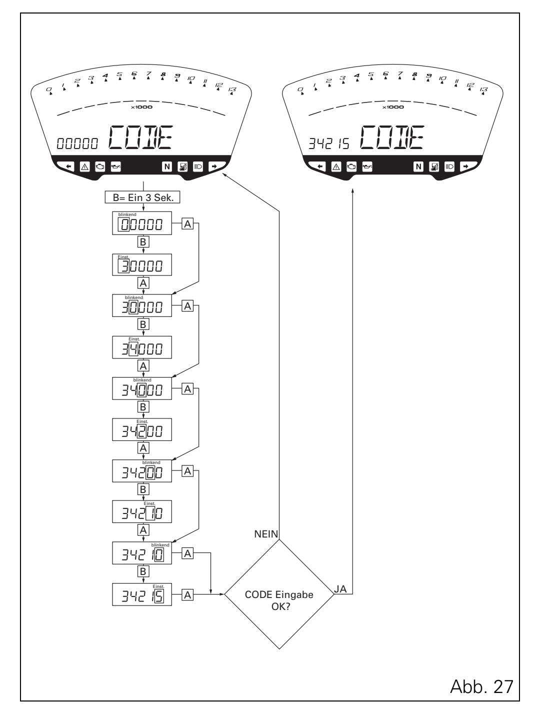


Abb. 27

D

Codeeingabe:
beim Aufrufen dieser Funktion blinkt die erste Stelle links.
Taste (1, Abb. 8):
bei jeder Betätigung auf Position B „▼“ läuft die Zählung um 1 Ziffer pro Sekunde fort
durch Drücken auf Position A „▲“ geht man zur Einstellung der zweiten Ziffer über, die nun blinkt bei jeder Betätigung auf Position B „▼“ läuft die Zählung um 1 Ziffer pro Sekunde fort
durch Drücken auf Position A „▲“ geht man zur Einstellung der dritten Ziffer über, die nun blinkt bei jeder Betätigung auf Position B „▼“ läuft die Zählung um 1 Ziffer pro Sekunde fort
durch Drücken auf Position A „▲“ geht man zur Einstellung der vierten Ziffer über, die nun blinkt bei jeder Betätigung auf Position B „▼“ läuft die Zählung um 1 Ziffer pro Sekunde fort
durch Drücken auf Position A „▲“ geht man zur Einstellung der fünften Ziffer über, die nun blinkt bei jeder Betätigung auf Position B „▼“ läuft die Zählung um 1 Ziffer pro Sekunde fort
durch Drücken auf Position A „▲“ wird der Code übernommen.

Ist der Code nun richtig eingegeben worden, blinken die Angabe CODE sowie der eingegebene Code gleichzeitig für die Dauer von 4 Sekunden; die Kontrollleuchte der Motorraddiagnose (9, Abb. 4) erlischt, das Cockpit beendet dann automatisch das Menü und gestattet das „vorübergehende“ Anlassen des Motors.
Verbleibt der Fehler dagegen am Cockpit, wird beim nächsten Einschalten der Zündung der Motor weiterhin gesperrt sein.
Sollte der Code dagegen nicht korrekt eingegeben worden sein, kehrt das Cockpit automatisch zum Menü „CODE“ mit Anzeige der Ziffern „00000“ zurück.

Funktionsweise
Jedes Mal, wenn der Zündschlüssel von ON auf OFF gedreht wird, sorgt das Schutzsystem für die Aktivierung der Motorsperre. Beim Anlassen des Motors bzw. Drehen des Schlüssels von OFF auf ON können sich folgende Situationen ergeben:
1) wird der Code erkannt, deaktiviert das Schutzsystem die Motorsperre. Durch Drücken des START Knopfs (2, Abb. 31) kann der Motor gestartet werden.
2) leuchtet die Anzeige der Motorraddiagnose auf (9, Abb. 4) und erscheint bei Drücken der Taste (1, Abb. 8) auf Position „▼" die Seite mit der Angabe „Error IMMO", ist der Code nicht erkannt worden. In diesem Fall wird empfohlen, den Schlüssel in die Position OFF und dann wieder auf ON zu drehen. Sollte der Motor weiterhin blockiert bleiben, sollten Sie es nochmals mit dem anderen, mitgelieferten schwarzen Schlüssel versuchen. Springt der Motor immer noch nicht an, setzen Sie sich bitte mit dem DUCATI Kundendienst in Verbindung.



Achtung
Starke Stöße können den elektronischen Chip im Schlüssel beschädigen.
Bei diesem Verfahren immer den gleichen Schlüssel verwenden. Der Einsatz verschiedener Schlüssel kann das System daran hindern, den eingesteckten Schlüssel zu erkennen.

Ersatzschlüssel
Sollte der Kunde zusätzliche Schlüssel benötigen, kann er sich an den DUCATI Kundendienst wenden und muss diesem dann alle noch in seinem Besitz befindlichen Schlüssel und die CODE CARD vorlegen.
Der DUCATI Kundendienst wird alle neuen und die noch vorhandenen Schlüssel abspeichern (max. 8 Schlüssel).
Der Kunde kann auch dazu aufgefordert werden, sich als Inhaber des Motorrads auszuweisen.
Die Codenummern der zur Speicherung nicht vorgelegten Schlüssel werden gelöscht; dadurch wird gewährleistet, dass die eventuell verloren gegangenen Schlüssel nicht mehr zum Anlassen des Motors verwendet werden können.

Hinweis
Bei Übergabe des Motorrads an einen anderen Besitzer müssen diesem alle Schlüssel und die CODE CARD ausgehändigt werden.

Zündschalter und Lenkerschloss

(Abb. 28.1 und Abb. 28.2)

Der Zündschalter ist vor dem Tank angebracht und hat vier Stellungen:

A) **ON**: Beleuchtung und Motor eingeschaltet
B) **OFF**: Beleuchtung und Motor ausgeschaltet
C) **LOCK**: Lenkschloss blockiert
D) **P**: Standlicht eingeschaltet und Lenkschloss blockiert.

Hinweis

Um den Schlüssel in die beiden letztgenannten Positionen zu bringen, ihn eindrücken und dann drehen. In den Positionen (B), (C) und (D) kann der Schlüssel abgezogen werden.

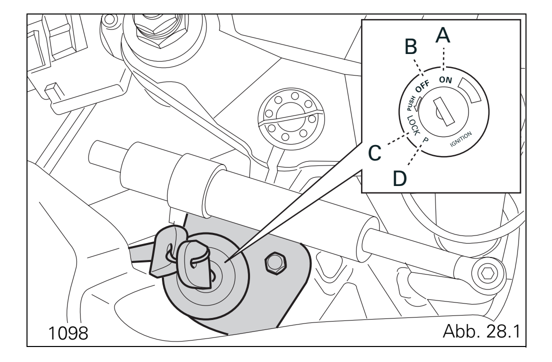


Abb. 28.1

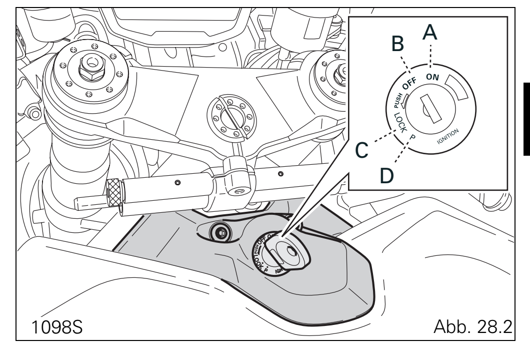


Abb. 28.2

D

Linke Schaltereinheit (Abb. 29)

1) Abblendschalter mit zwei Positionen:
Position = Abblendlicht eingeschaltet
Position = Fernlicht eingeschaltet.

2) Schalter ⇦⇨ = Blinkerschalter mit drei Positionen:
mittlere Position = ausgeschaltet
Position ⇦ = links abbiegen
Position ⇨ = rechts abbiegen.
Durch Drücken des in Mittelposition zurückgeführten Schalthebels wird der Blinker ausgeschaltet.

3) Drucktaste = Hupe.

4) Drucktaste = Lichthupe (FLASH) und Cockpitsteuerung.

5) Cockpit-Steuertaste mit 2 Stellungen:
Position „▲"
Position „▼".

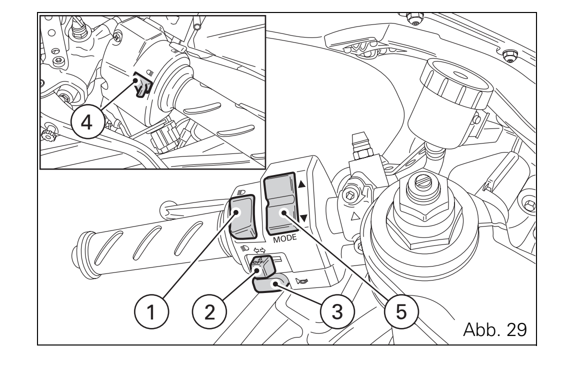


Abb. 29



Kupplungshebel

Dieser Hebel (1) dient dem Auskuppeln. Er ist mit einem Rändelknopf (2) versehen, mit dem die Distanz zwischen Hebel und Griff am Lenkerstummel eingestellt werden kann. Der Hebelabstand wird durch 10 Raststellungen des Knopfs (2) eingestellt. Mit Drehung im Uhrzeigersinn wird der Abstand des Hebels zum Gasgriff vergrößert. Umgekehrt wird der Abstand reduziert.
Durch Betätigung des Kupplungshebels (1) wird die Kraftübertragung vom Motor zum Getriebe und damit zum Antriebsrad unterbrochen. Die Anwendung dieses Hebels ist in allen Fahrsituationen des Motorrads von ausschlaggebender Bedeutung, besonders aber beim Anfahren.

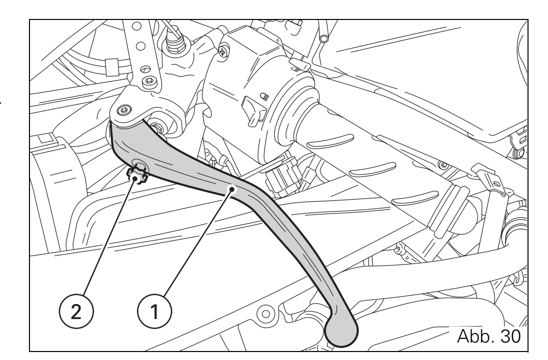


Abb. 30

Achtung

Die Regulierung des Kupplungshebels muss bei stehendem Motorrad erfolgen.

Wichtig

Die korrekte Verwendung des Kupplungshebels verlängert die Lebensdauer des Motors und schützt die Antriebselemente vor Schäden.

Hinweis

Das Anlassen des Motors ist bei ausgeklapptem Seitenständer im Leerlauf oder mit eingelegtem Gang möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen ist (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).

Rechte Schaltereinheit (Abb. 31)

1) Schalter **MOTORSTOPP**, zwei Positionen:
Position ◯ (**RUN**) = Motorbetrieb
Position ⊗ (**OFF**) = Motorstopp.

Achtung

Dieser Schalter dient hauptsächlich in Notfällen, in denen ein schnelles Abstellen des Motors notwendig ist. Nach einem Motorstillstand muss der Schalter in die Position ◯ zurückgestellt werden, damit das Motorrad gestartet werden kann.

Wichtig

Wenn der Motor nach Fahrten mit eingeschalteter Beleuchtung durch Betätigen des Stoppschalters (1) abgestellt und der Zündschlüssel dabei auf **ON** gelassen wird, kann sich die Batterie entladen, da in diesem Fall die Beleuchtung eingeschaltet bleibt.

2) Drucktaste ⓘ = Motorstart.

D

Gasdrehgriff (Abb. 31)

Mit dem Gasdrehgriff (3) am rechten Lenkerstummel werden die Drosselklappen geöffnet. Beim Loslassen des Griffs kehrt dieser automatisch wieder in die Standgasstellung zurück.

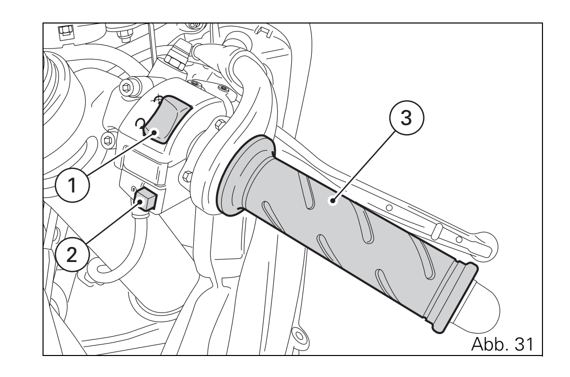


Abb. 31

Vorderradbremshebel (Abb. 32)

Durch Ziehen des Hebels (1) zum Gasdrehgriff hin wird die Vorderradbremse betätigt. Hierzu reicht schon ein geringer Kraftaufwand aus, da es sich um eine hydraulisch betätigte Bremse handelt.
Der Bremshebel ist mit einem Rändelknopf (2) versehen, mit dem die Distanz zwischen dem Hebel und dem Griff am Lenkerstummel eingestellt werden kann.
Der Hebelabstand wird durch 10 Raststellungen des Knopfs (2) eingestellt. Mit Drehung im Uhrzeigersinn wird der Abstand des Hebels zum Gasgriff vergrößert. Umgekehrt wird der Abstand reduziert.

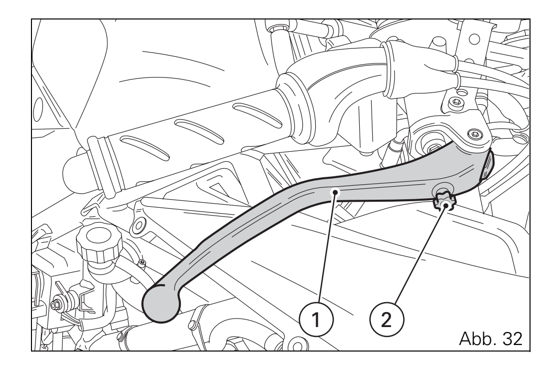


Abb. 32

D

Hinterradbremspedal (Abb. 33)

Zur Betätigung der Hinterradbremse das Pedal (1) mit dem Fuß nach unten drücken.
Es handelt sich hierbei um ein hydraulisch betätigtes Bremssystem.

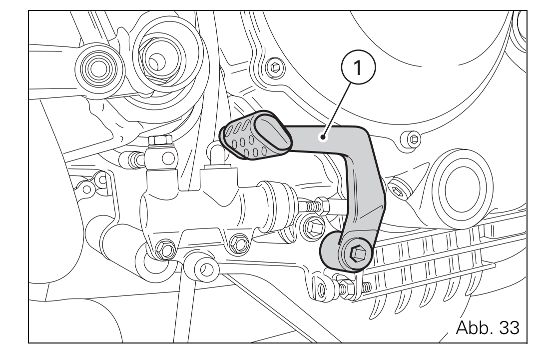


Abb. 33

Schaltpedal (Abb. 34)

Der Schalthebel hat eine Ruheposition N, die sich in der Mitte befindet und in die er automatisch wieder zurückkehrt. Dieser Zustand wird durch Aufleuchten der Kontrollleuchte N (3, Abb. 4) am Cockpit angezeigt.
Das Pedal wird wie folgt betätigt:
nach unten = zum Einlegen des 1. Gangs und zum Herunterschalten in einen niedrigeren Gang. Damit erlischt die Kontrollleuchte N am Cockpit
nach oben = zum Einlegen des 2. Gangs und danach des 3., 4., 5. und 6. Gangs.
Jeder Betätigung des Pedals entspricht das Schalten in den jeweils nächsten Gang.

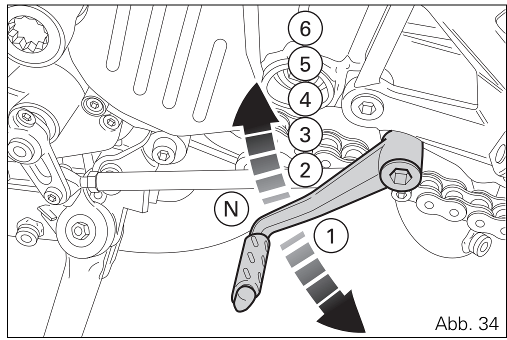


Abb. 34

D

Einstellung der Schalthebel- und Bremspedalposition (Abb. 35 und Abb. 36)

Zur Abstimmung auf die individuellen Bedürfnisses jeden Motorradfahrers kann die Position des Schalt- und Hinterradbremspedals zur Fußraste eingestellt werden.
Die Position des Schaltpedals kann folgendermaßen geändert werden:
Die Stange (1) sichern und die Kontermuttern (2) und (3) lockern.



Hinweis

Die Mutter (2) hat ein Linksgewinde.

Die Schaltstange (1) am sechskantigen Schlüsselansatz drehen und das Schaltpedal in die gewünschte Position bringen.
Die beiden Kontermuttern gegen die Schaltstange festziehen.

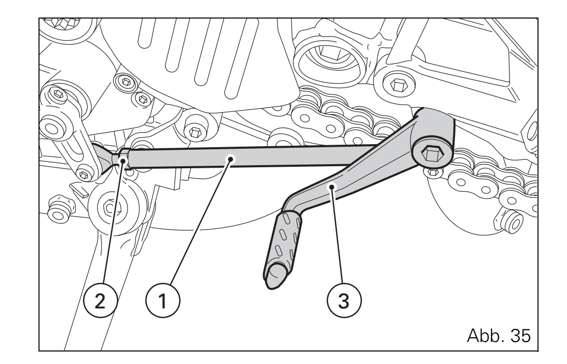


Abb. 35

D

Zur Positionseinstellung des Hinterradbremspedals folgendermaßen vorgehen:
Die Kontermutter (4) lösen.
Die Einstellschraube (5) des Pedalhubs solange drehen, bis die gewünschte Position erreicht ist.
Die Kontermutter (4) mit einem Anzugsmoment von 2,3 Nm festziehen.
Den Leerhub des Bremspedals von Hand prüfen. Er muss ca. 1,5÷2 mm vor Ansprechen der Bremse betragen.
Sollte dies nicht der Fall sein, muss die Länge des Steuerstabs am Bremszylinder folgendermaßen geändert werden:
Die Kontermutter (6) am Zylinderstab lockern.
Um das Spiel zu erhöhen, den Stab an der Gabel (7) einschrauben, zum Vermindern lösen.
Die Kontermutter (6) mit einem Anzugsmoment von 7,5 Nm festziehen und erneut das Spiel kontrollieren.

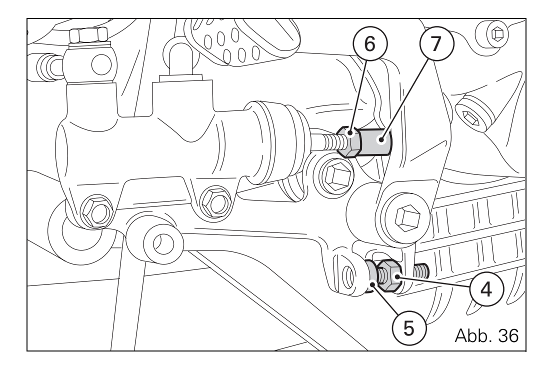


Abb. 36

D

Hauptbestandteile und -vorrichtungen

Anordnung am Motorrad (Abb. 37)

1) Kraftstofftankdeckel
2) Sitzbankschloss
3) Seitenständer
4) Kabel zur Helmbefestigung
5) Lenkungsdämpfer
6) Rückspiegel
7) Einstellvorrichtungen für die Vorderradgabel
8) Einstellvorrichtungen für das Federbein
9) Schubstange zur Setupverstellung
10) Auspuffschalldämpfer (siehe „Hinweis“ auf Seite 67)
11) Katalysator

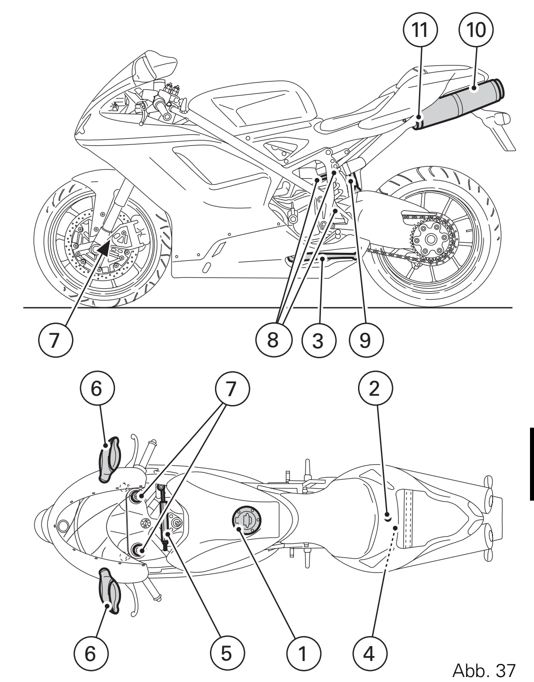


Abb. 37

D

Kraftstofftankdeckel (Abb. 38)

Öffnen
Den Schutzdeckel (1) anheben, dann den Zündschlüssel einstecken. Um 1/4 Drehung im Uhrzeigersinn drehen und das Schloss aufsperren.
Den Tankdeckel anheben.

Schließen
Den Tankdeckel mit eingestecktem Schlüssel wieder in seinen Sitz eindrücken. Den Schlüssel gegen den Uhrzeigersinn in seine Ausgangsstellung zurückdrehen, dann abziehen. Den Schutzdeckel (1) des Tankschlosses wieder zuklappen.



Hinweis

Das Schließen des Tankdeckels ist nur mit eingestecktem Schlüssel möglich.

Achtung

Nach jedem Tanken (siehe Seite 68) sicherstellen, dass der Tankdeckel einwandfrei ausgerichtet und geschlossen ist.

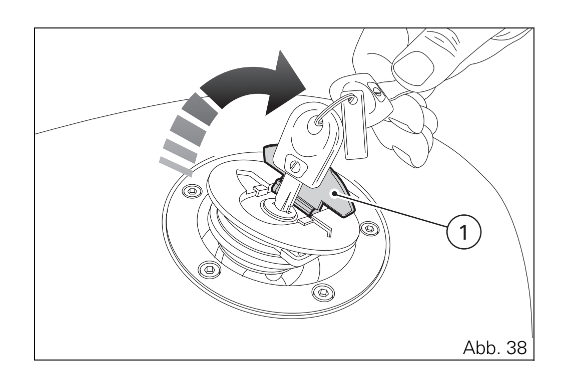


Abb. 38

Sitzbankschloss und Helmhalter

Entriegelung (Abb. 39 und Abb. 40)
Den Zündschlüssel in das Sitzbankschloss (1) stecken und im Uhrzeigersinn drehen, bis das Schloss entriegelt.
Die Sitzbank (2) hinten vorsichtig anheben und abnehmen.
Im vorderen Teil des Staufachs unter der Sitzbank befindet sich das Kabel zur Helmbefestigung. Das Kabel (A) durch den Helm führen und die Kabelschlaufen am Haken sichern. Den Helm herunterhängen lassen (Abb. 40) und die Sitzbank wieder montieren, um den Helm zu sichern.

Achtung

Das Helmkabel bietet einen gewissen Diebstahlschutz, wenn das Motorrad abgestellt wird. Den Helm niemals während der Fahrt am Helmkabel verankert lassen, da es sonst zu Behinderungen bei der Bedienung des Motorrads und demzufolge zum Verlust der Motorradkontrolle kommen kann.
Das Helmkabel muss unter dem linksseitigen Hilfsrahmen durchgeführt werden. Nur in dieser Position kann die Sitzbank wieder verriegelt werden.

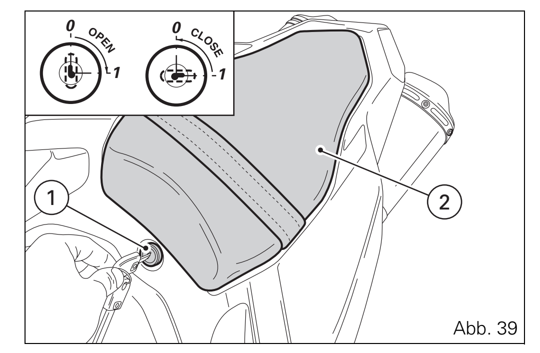


Abb. 39

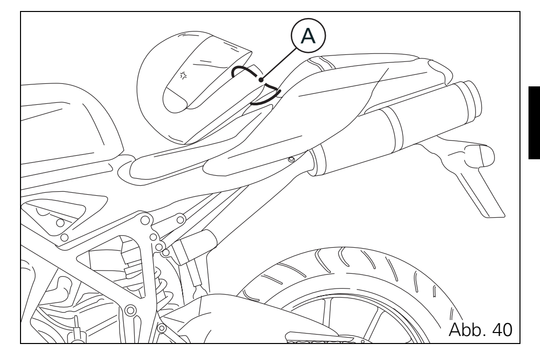
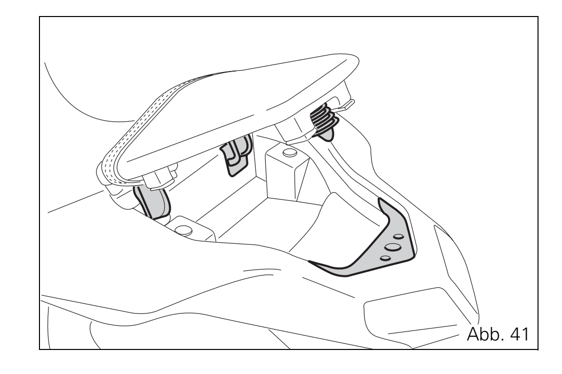


Abb. 40

D

Schließen (Abb. 41)
Die Arretierzungen am Sitzbankboden unter den hinteren Rahmenaufsatz einschieben.
Auf die Beifahrersitzbank drücken, bis das Einrasten des Schlossriegels zu hören ist.
Die Beifahrersitzbank leicht anheben, um zu kontrollieren, dass sie korrekt eingerastet ist.


Abb. 41

D

Seitenständer (Abb. 42)

Wichtig
Vor dem Ausklappen des Seitenständers sicherstellen, dass die Abstellfläche fest und eben ist.

Weicher Boden, Kies, von der Sonne aufgeweichter Asphalt u. ä. können zum Umfallen und somit zu starken Schäden des Motorrads führen.
Auf abfallendem Gelände muss das Motorrad immer mit talwärts zeigendem Hinterrad abgestellt werden.
Zum Ausklappen des Seitenständers mit dem Fuß den Ausleger (1) herunterdrücken (dabei die Lenkerstummel des Motorrads mit beiden Händen umfassen) und ihn bis in seine maximale Ausklappstellung begleiten. Das Motorrad neigen, bis der Ständer festen Bodenkontakt hat.

Achtung
Nicht auf dem Motorrad sitzen bleiben, wenn es auf dem Seitenständer steht.

Um den Seitenständer wieder in seine „Ruheposition“ (waagrecht) zu bringen, das Motorrad nach rechts neigen und gleichzeitig den Ausleger (1) mit dem Fuß hochklappen.

Hinweis
Es wird empfohlen, die Funktionstüchtigkeit des Rückholsystems (zwei ineinander geschobene Spannfedern) und des Sicherheitssensors (2) regelmäßig zu prüfen.

Hinweis
Das Anlassen des Motors ist bei ausgeklapptem Seitenständer im Leerlauf oder mit eingelegtem Gang und gezogenem Kupplungshebel möglich (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).

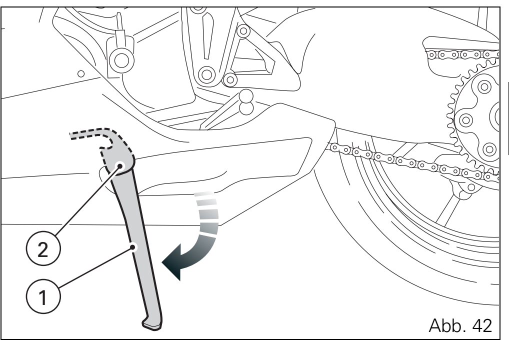


Abb. 42

D

Lenkungsdämpfer (Abb. 43.1 und Abb. 43.2)

Der Lenkungsdämpfer befindet sich vor dem Tank und ist am Rahmen und an der oberen Gabelbrücke angelenkt.
Er trägt zur erhöhten Lenkgenauigkeit und -stabilität bei, was ein besseres Ansprechverhalten des Motorrads in allen Fahrsituationen gewährleistet.

(1098S)

Durch Drehen des Regulierknopfs (1) im Uhrzeigersinn wird die Lenkung härter, umgekehrt wird sie weicher.
Jede Einstellposition ist durch ein „Klicken" erkennbar.

Achtung (1098S)

Ändern Sie während der Fahrt niemals die Position des Regulierknopfs (1), da es sonst zum Verlust der Motorradkontrolle kommen kann.

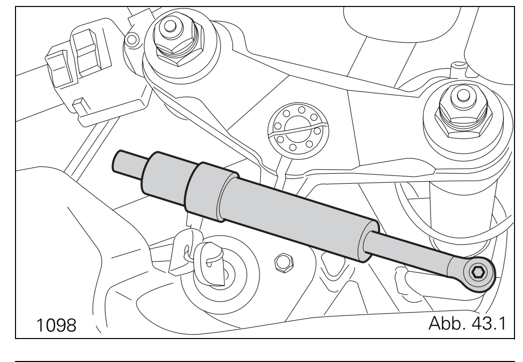


Abb. 43.1

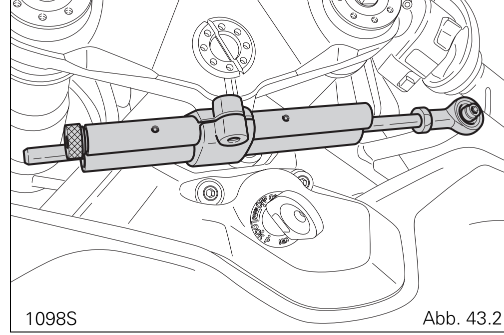


Abb. 43.2



Einstellvorrichtungen für die Vorderradgabel

Die Gabel des Motorrads ist sowohl in der Zugstufe (Ausfederung) als auch in der Druckstufe der Holme sowie in der Federvorspannung einstellbar.

Die Einstellung erfolgt über die äußeren Einstellschrauben:

1) zur Änderung der Zugstufe (Abb. 44.1 und Abb. 44.2)
2) zur Änderung der Federvorspannung (Abb. 44.1 und Abb. 44.2)
3) zur Änderung der Druckstufe (Abb. 45.1 und Abb. 45.2).

Den Seitenständer ausklappen und das Motorrad auf ebenem und festem Untergrund abstellen.
Anhand eines Schlitzschraubendrehers (1098) oder des Spezialschlüssels (1098S) kann die Einstellung der hydraulischen Dämpfung in der Zugstufe über den an den jeweiligen Standrohrscheiteln angeordneten Einsteller (1) vorgenommen werden.
Beim Drehen der Einstellschrauben (1 und 3) sind Klicks vernehmbar, von denen jeder einer Dämpfposition entspricht. Der vollständige Anzug der Schraube entspricht der Position „0“ bzw. der maximalen Dämpfung. Von dieser Position ausgehend und durch Drehen gegen den Uhrzeigersinn die Einrastpositionen mitzählen, die jeweils den Positionen 1, 2 usw. entsprechen.

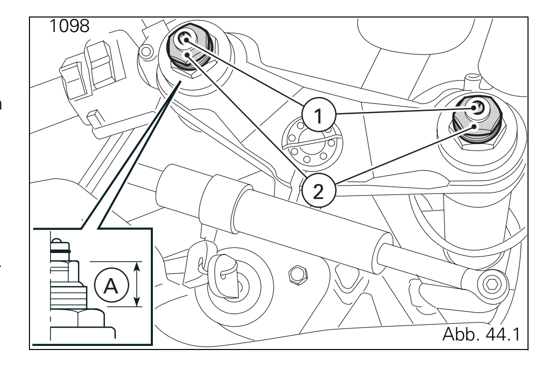


Abb. 44.1

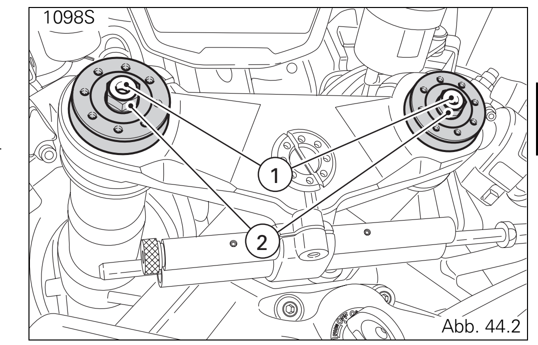


Abb. 44.2

D

Die Standardeinstellungen sind:
Druckstufe: 3/4 Drehungen (1098), 8 Klicks (1098S)
Zugstufe: 12 Klicks (1098), 10 Klicks (1098S).
Federvorspannung (A, Abb. 35.1): 18 mm (1098), 8 mm (1098S).

Um die Vorspannung der Innenfeder jeden Holms zu ändern, den Sechskant-Einsteller (2, Abb. 44.1 und Abb. 44.2) mit einem 22 mm Sechskantschlüssel verdrehen.

Wichtig

Die Einstellschrauben beider Holme müssen auf die gleichen Positionen eingestellt werden.

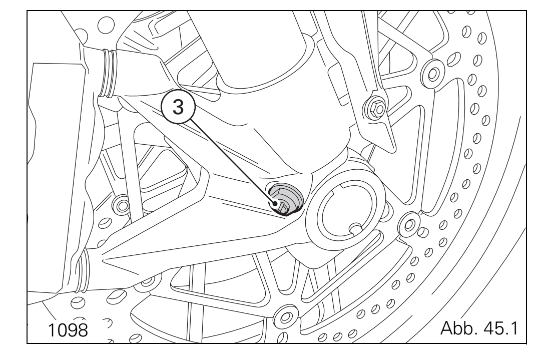


Abb. 45.1

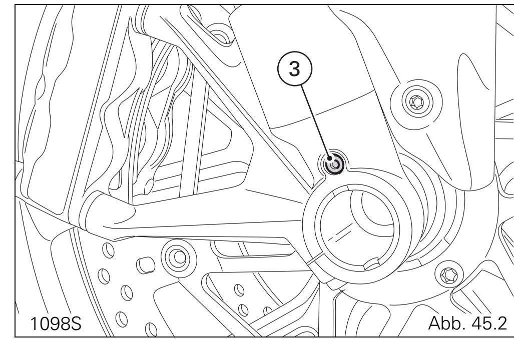


Abb. 45.2

D

Einstellvorrichtungen für das Federbein

(Abb. 46.1 und Abb. 46.2)
Das Federbein hat außen liegende Einsteller, die eine Anpassung des Motorradsetups an die jeweiligen Lastbedingungen zulassen.
Der Einsteller auf der linken Seite (1) an der unteren Federbeinanlenkung an der Schwinge reguliert die hydraulische Dämpfung in der Zugstufe (Ausfederung).
Der Einsteller (2) am Ausdehnungsbehälter des Federbeins reguliert die hydraulische Dämpfung in der Druckstufe.
Durch Drehen der Einsteller (1 und 2) im Uhrzeigersinn wird die Dämpfung erhöht, gegen den Uhrzeigersinn verringert.
(1098)
Standardeinstellung:
Von ganz geschlossen (Uhrzeigersinn) lockern:
Einsteller (1) um 2 Drehungen
Einsteller (2) um 2 Drehungen.
Federvorspannung: 28 mm.
(1098S)
Standardeinstellung:
Von ganz geschlossen (Uhrzeigersinn) lockern:
Einsteller (1) um 10 Klicks
Einsteller (2) um 10 Klicks.
Federvorspannung: 23 mm.
Mit den zwei Nutmuttern (3) am oberen Teil des Federbeins kann die Vorspannung der äußeren Feder reguliert werden.
Zum Ändern der Federvorspannung die obere Nutmutter entsprechend drehen. Durch **Anziehen** bzw. **Lockern** der unteren Nutmutter wird die Vorspannung **erhöht** bzw. **vermindert**.

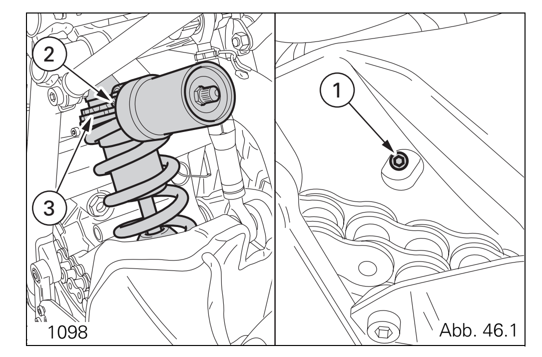


Abb. 46.1

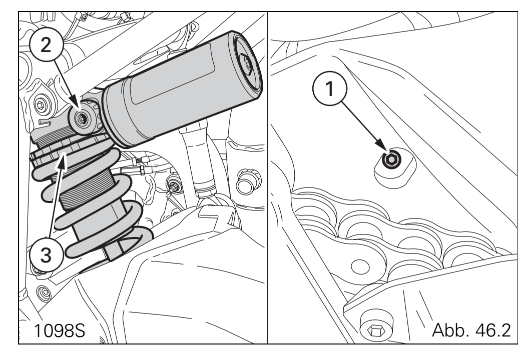


Abb. 46.2

D

Nach Einstellen der gewünschten Federvorspannung die obere Nutmutter festziehen.

⚠ Achtung

Die Nutmutter der Federvorspannung mit einem Hakenschlüssel drehen. Hierbei besonders vorsichtig vorgehen, um sich nicht zu verletzen, falls der Hakenschlüssel abrutschen und man mit der Hand gegen andere Motorradteile schlagen sollte.

⚠ Achtung

Das Federbein enthält unter hohem Druck stehendes Gas und kann, wenn es von unerfahrenen Personen ausgebaut wird, schwere Schäden verursachen.

Beim Fahren mit Beifahrer und Gepäck muss die Feder des hinteren Federbeins auf die maximale Vorspannung eingestellt werden. Somit kann das dynamische Fahrverhalten verbessert und ein Aufsetzen des Motorrads vermieden werden. Diese Maßnahme kann die Anpassung der Zugstufeneinstellung erforderlich machen.



Änderung des Setups

(Abb. 47, Abb. 48 und Abb. 49)
Das Setup des Motorrads stellt das Ergebnis von Tests dar, die von unseren Technikern in den unterschiedlichsten Fahrsituationen vorgenommen wurden.
Die Änderung des Setups ist ein äußerst heikler und potentiell gefährlicher Arbeitsvorgang, falls er ohne die notwendige Erfahrung ausgeführt wird.
Es wird empfohlen, vor einer Änderung des Standardsetups den Bezugswert H (Abb. 47) auszumessen.

Der Fahrer hat die Möglichkeit, das Motorradsetup gemäß seinen Anorderungen zu ändern, indem er die Arbeitsposition des Federbeins variiert.
Um den Achsabstand zwischen den Kugelgelenken (1) zu ändern, die Kontermuttern (3) lockern.



Hinweis

Vorsicht! Die untere Mutter (3) hat ein Linksgewinde.

Einen Maulschlüssel am Schlüsselansatz (4) der Schubstange (2) ansetzen.
Nach erfolgter Einstellung die Muttern (3) auf 25 Nm festziehen.

Achtung

Die Länge der Schubstange (2) darf zwischen den beiden Gelenken (1) gemessene 285 mm nicht überschreiten.

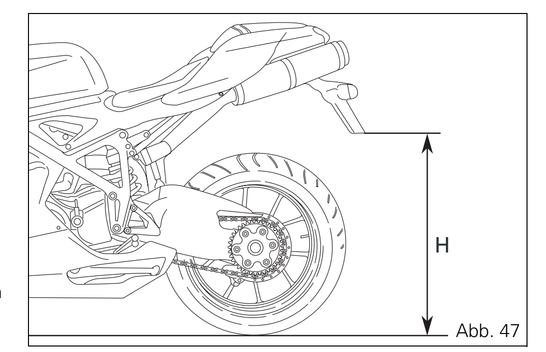


Abb. 47

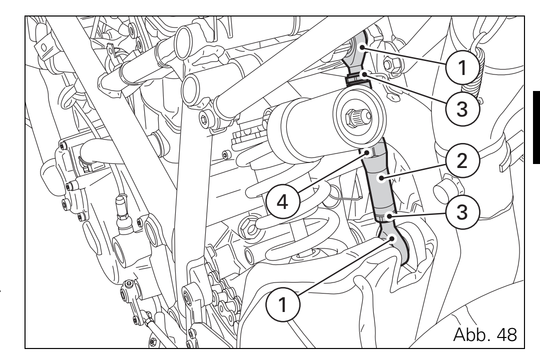


Abb. 48

D

Beim UNIBALL-Element des Kugelgelenks (1) dürfen max. 5 Gewindegänge bzw. 7,5 mm Gewinde sichtbar sein (B).

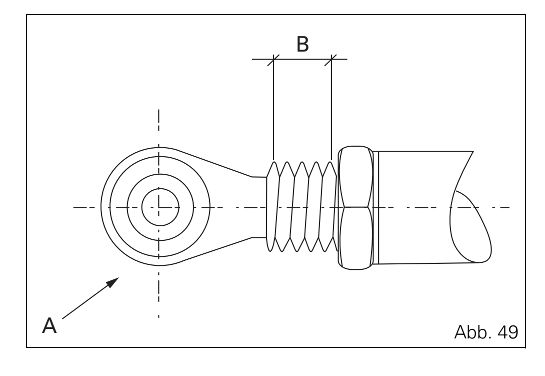


Abb. 49



Hinweise zum Gebrauch

Vorsichtsmaßnahmen in der Einfahrzeit

Höchstdrehzahl (Abb. 50)
Während der Einfahrzeit und des normalen Gebrauchs einzuhaltende Drehzahlen:
1) Bis 1000 km
2) Von 1000 bis 2500 km.

Bis 1000 km
Auf der ersten 1000 km muss der Drehzahlmesser besonders aufmerksam beobachtet werden. Folgende Drehzahlen dürfen nicht überschritten werden:
5.500÷6000 U/min.
Während der ersten Betriebsstunden des Motorrads die Belastung und den Drehzahlbereich des Motors ständig variieren, dabei jedoch immer unter der vorgeschriebenen Drehzahlgrenze bleiben.
Hierzu eignen sich besonders kurvenreiche Strecken und auch Straßen in hügeligem Gelände, wo Motor, Bremse und Fahrwerk wirksam eingefahren werden können.

Auf den ersten 100 km müssen die Bremsen behutsam betätigt und plötzliche oder längere Bremsvorgänge vermieden werden. Dies ermöglicht ein korrektes Einschleifen des Reibmaterials der Bremsbeläge.
Um ein einwandfreies, gegenseitiges Anpassen aller mechanischen und beweglichen Teile zu ermöglichen und insbesondere um die Funktionsdauer der wichtigsten Motorteile nicht vorzeitig zu beeinträchtigen sollte nicht zu abrupt beschleunigt und der Motor besonders an Steigungen nicht zu lange bei erhöhter Drehzahl betrieben werden.
Darüber hinaus wird empfohlen, die Antriebskette öfters zu kontrollieren und sie ggf. zu schmieren.

Von 1000 bis 2500 km

Nun kann man dem Motor bereits höhere Leistungen abverlangen. Folgende Drehzahlen dürfen jedoch noch nicht überschritten werden:
7000 U/min.



Wichtig

Während der Einfahrzeit müssen das Instandhaltungsprogramm und die im Garantieheft durch die Inspektionscoupons vorgegebenen Kontrollen am Motorrad strikt eingehalten bzw. vorgenommen werden. Die Nichtbeachtung dieser Vorschriften entbindet Ducati Motor Holding S.p.A. jeglicher Verantwortung für eventuelle Motorschäden oder eine verminderte Lebensdauer des Motors.

Werden diese Empfehlungen entsprechend befolgt, wird die Lebensdauer des Motors verlängert und es fallen weniger Inspektionen und Einstellungen an.

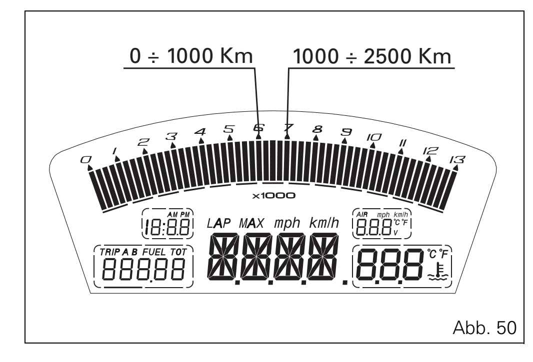


Abb. 50

D

Kontrollen vor dem Motorstart

Achtung

Das Unterlassen der vor dem Losfahren erforderlichen Kontrollen kann Schäden am Motorrad und schwere Verletzungen des Fahrers und Beifahrers zur Folge haben.

Vor dem Losfahren ist folgendes zu kontrollieren:

Kraftstoff im Tank
Den Kraftstoffstand im Tank kontrollieren. Bei Bedarf nachtanken (Seite 68).

Motorölstand
Über das Schauglas den Pegel in der Ölwanne kontrollieren. Falls nötig nachfüllen (Seite 91).

Brems- und Kupplungsflüssigkeit
Den Flüssigkeitsstand in den jeweiligen Behältern überprüfen (Seite 76).

Kühlflüssigkeit
Den Stand im Ausgleichsbehälter kontrollieren; falls nötig nachfüllen (Seite 75).

Reifenzustand
Den Druck und den Verschleißzustand der Reifen kontrollieren (Seite 89).

Funktionalität der Bedienelemente
Bremshebel und -pedal, Kupplungshebel, Gasdrehgriff und Schaltpedal betätigen und deren Funktionsweise kontrollieren.

Lichter und Anzeigen
Die Funktionstüchtigkeit der Glühbirnen der Beleuchtungsanlage, der Anzeigeleuchten und die Funktion der Hupe überprüfen. Durchgebrannte Glühbirnen ersetzen (Seite 83).

Schlösser
Den korrekten Sitz des Tankverschlusses (Seite 50) und der Sitzbank (Seite 51) überprüfen.

Seitenständer
Die Funktionstüchtigkeit und die korrekte Position des Seitenständers prüfen (Seite 53).

Achtung

Im Fall von Funktionsstörungen oder Defekten auf den Gebrauch des Motorrads verzichten und sich an einen DUCATI Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt wenden.

Motorstart

Achtung
Sich vor dem Anlassen des Motors mit den während der Fahrt gebrauchten Bedienelementen vertraut machen (Seite 10).

Achtung
Den Motor niemals in geschlossenen Räumen starten. Die Abgase sind giftig und könnten schon nach kurzer Zeit zur Ohnmacht oder gar zum Tod führen.

1) Den Zündschlüssel auf **ON** drehen (Abb. 51.1 und Abb. 51.2). Prüfen, ob die grüne Kontrollleuchte N und die rote Kontrollleuchte [Öldrucksymbol] am Cockpit aufleuchten.

Wichtig
Die Öldruckkontrollleuchte muss einige Sekunden nach dem Motorstart erlöschen (Seite 11).

Achtung
Der Seitenständer muss sich vor dem Starten immer in seiner Ruhestellung befinden (waagrechte Stellung), da sonst der Sicherheitssensor das Anlassen verhindert.

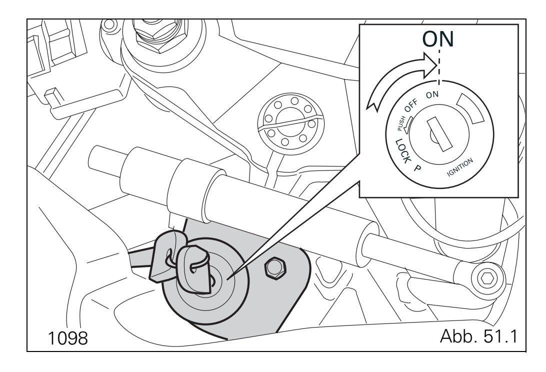


Abb. 51.1

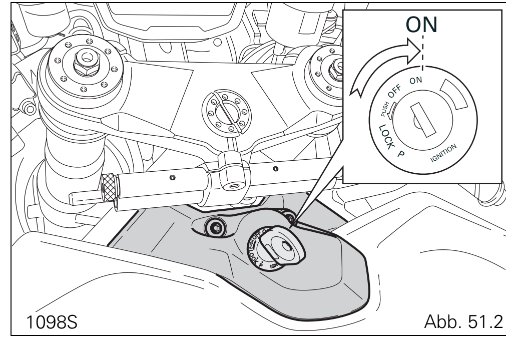


Abb. 51.2

Hinweis

Das Anlassen des Motors ist bei ausgeklapptem Seitenständer im Leerlauf oder mit eingelegtem Gang möglich, wenn der Kupplungshebel gezogen ist (im letzten Fall muss der Seitenständer hochgeklappt sein).

2) Sicherstellen, dass sich der Stoppschalter (2, Abb. 52) auf (RUN) befindet, dann den Startknopf (3, Abb. 52) drücken.
Dieses Modell hat eine Startautomatik. Dank einer Servounterstützung kann der Motor durch einen kurzen Druck auf den Startknopf (3) gestartet werden. Beim Drücken der Taste (3) springt der Motor innerhalb einer von der Motortemperatur abhängigen Maximalzeit automatisch an. Der Anlassermotor wird nach dem Motorstart automatisch ausgerückt. Sollte der Motor nicht anspringen, mindestens 2 Sekunden warten und dann den Startknopf (3) erneut drücken.
Den Motor anspringen lassen, ohne dabei Gas zu geben.



Wichtig

Den kalten Motor niemals mit erhöhter Drehzahl betreiben. Erst abwarten, dass das Öl auf Betriebstemperatur kommt, damit es alle Stellen erreichen kann, die eine Schmierung erfordern.

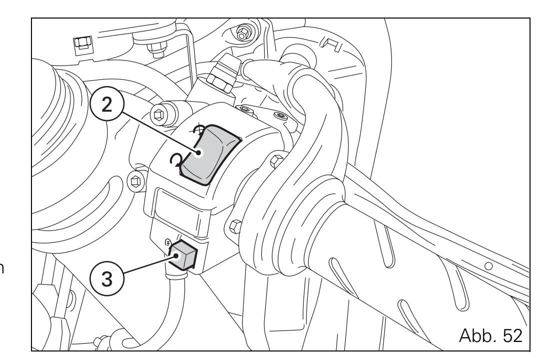


Abb. 52

D

Starten und Fahrtantritt

1) Die Kupplung durch Ziehen des Kupplungshebels auskuppeln.
2) Den Schalthebel kräftig mit der Fußspitze herunterdrücken und den ersten Gang einlegen.
3) Durch Drehen am Gasgriff den Motor leicht beschleunigen und dabei den Kupplungshebel langsam und gleichmäßig loslassen. Das Motorrad fährt an.
4) Den Kupplungshebel nun vollkommen loslassen und beschleunigen.
5) Um in einen höheren Gang zu schalten, das Gas schließen und so die Motordrehzahl reduzieren, dann sofort auskuppeln, den Schalthebel anheben, daraufhin den Kupplungshebel wieder loslassen.
Das Zurückschalten von einem höheren in einen niedrigeren Gang erfolgt folgendermaßen: Den Gasgriff schließen, den Kupplungshebel ziehen, den Motor kurz beschleunigen, wodurch die Synchronisierung des jeweiligen Zahnradpaars ermöglicht wird, dann den nächst niedrigeren Gang einlegen und den Kupplungshebel wieder loslassen.
Die Steuerungen überlegt und rechtzeitig verwenden: An Steigungen, wenn das Motorrad anfängt an Geschwindigkeit zu verlieren bzw. der Motor an Drehzahl, sofort in den nächst niedrigeren Gang zurückschalten. So werden übermäßige Beanspruchungen nicht nur des Motors sondern auch der gesamten Motorradstruktur vermieden.

D

Wichtig

Abrupte Beschleunigungen sind zu vermeiden, da sie zur Einspritzung von übermäßigen Kraftstoffmengen und zu starken Ruckbelastungen an den Antriebsorganen führen können. Während der Fahrt sollte die Kupplung nicht gezogen werden, da dies zu übermäßiger Erwärmung und starkem Verschleiß des Reibmaterials führen kann.

Bremsen

Die Geschwindigkeit rechtzeitig herabsetzen, um die Bremswirkung des Motors zu nutzen und erst dann mit beiden Bremsen abbremsen. Bevor das Motorrad zum Stehen kommt, die Kupplung ziehen, um den Motor nicht abzuwürgen.

Achtung

Bremsen mit nur einer Bremse hat eine stark verringerte Bremswirkung zur Folge.
Die Bremsen niemals zu abrupt und zu kräftig betätigen, da es sonst zu einer Blockierung der Räder und zum Verlust der Motorradkontrolle kommen kann.
Bei Regen oder beim Befahren von Straßenbelägen mit geringer Haftung reduziert sich die Bremswirkung erheblich. In solchen Situationen müssen die Bremsen gefühlvoll und besonders vorsichtig betätigt werden. Abrupte Fahrmanöver können zum Verlust der Motorradkontrolle führen.
Beim Befahren von langen und stark abschüssigen Strecken die Bremskraft des Motors durch Herunterschalten nutzen und die Bremsen abwechselnd und nur für kurze Abschnitte benutzen, da ein andauernder Einsatz der Bremsen eine Überhitzung der Bremsbeläge zur Folge haben kann, was die Bremswirkung drastisch vermindert. Ungenügend oder zu stark aufgepumpte Reifen mindern die Bremswirkung und beeinflussen die Fahrpräzision und die Haftung in Kurven.

Anhalten

Die Geschwindigkeit herabsetzen, herunterschalten und das Gas schließen. Bis in den ersten Gang herunter- und dann in den Leerlauf schalten. Bremsen und Anhalten Den Zündschlüssel auf **OFF** drehen und damit den Motor abstellen (Seite 41).

Parken

Das Motorrad zum Parken auf dem Seitenständer abstellen (siehe Seite 53).
Den Lenker vollständig nach links drehen und den Schlüssel zur Diebstahlsicherung auf **LOCK** drehen.
Falls das Motorrad in einer Garage oder in anderen Gebäuden geparkt wird, darauf achten, dass diese gut belüftet sind und das Motorrad nicht in der Nähe von Wärmequellen abgestellt wird.
Im Bedarfsfall kann das Standlicht eingeschaltet bleiben. Dazu den Zündschlüssel in die Position **P** drehen.

Wichtig

Den Zündschalter aber nicht zu lange auf der Position **P** belassen, da sich sonst die Batterie entlädt.
Den Zündschlüssel nie eingesteckt lassen, wenn das Motorrad unbeaufsichtigt bleibt.

Achtung

Die Auspuffanlage kann auch nach dem Abschalten des Motors noch heiß sein. Es ist daher darauf zu achten, dass man mit keinem Teil der Auspuffanlage in Berührung kommt und man das Fahrzeug nicht in der Nähe von entflammbarem Material (einschließlich Holz, Blätter usw.) abstellt.

Achtung

Die Verwendung von Vorhängeschlössern oder anderen mechanischen Diebstahlsicherungen (z.B. Bremsscheiben- oder Kettenblattschlösser usw.) ist äußerst gefährlich und kann den Betrieb des Motorrads sowie die Sicherheit von Fahrer und Beifahrer beeinträchtigen.

Tanken (Abb. 53)

Den Tank niemals bis zum Rand füllen. Der Kraftstoffstand muss unterhalb der Einfüllöffnung unter dem Tankdeckel bleiben.

Achtung

Kraftstoff mit einem niedrigen Bleigehalt und ursprünglicher Oktanzahl von mindestens 95 (siehe Tabelle „Betriebsstoffe“ auf Seite 100) tanken.
In der Tankdeckelmulde darf kein Kraftstoff vorhanden sein.

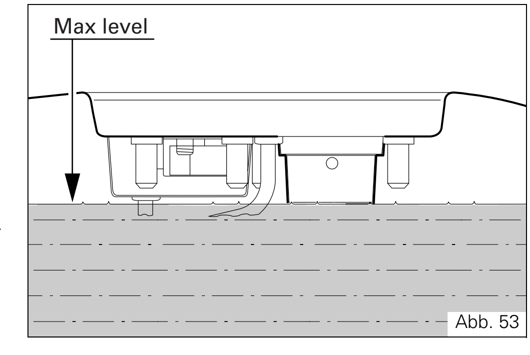


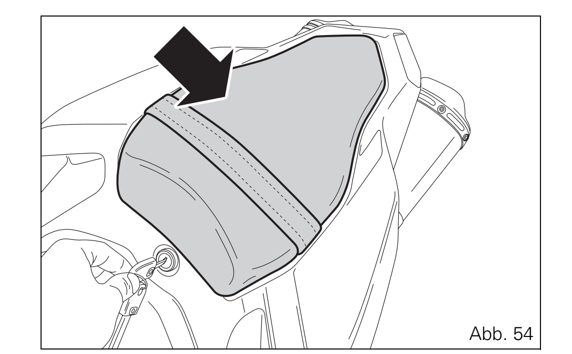
Abb. 53



Mitgeliefertes Zubehör (Abb. 54)

Im Stauraum unter der Beifahrersitzbank befinden sich:
Bedienungs- und Wartungsanleitung
Kabel zur Helmbefestigung
Kompletter Werkzeugsatz, bestehend aus:

- Sechskant-Steckschlüssel für Zündkerzen
- Stift für Zündkerzenschlüssel
- Zweifach-Schraubendreher.


Abb. 54

D

USB-Datenlogger (nur für 1098S)

Zur Benutzung des mitgelieferten USB-Datenloggers (1) ist dieser mit montiertem Verschluss (2) und am Hauptkabelbaum angeschlossenen Stecker (3) unter der Sitzbank zu installieren.
Siehe „USB-Datenlogger“ im Abschnitt „LCD – Einstellung/ Anzeige der Parameter“.

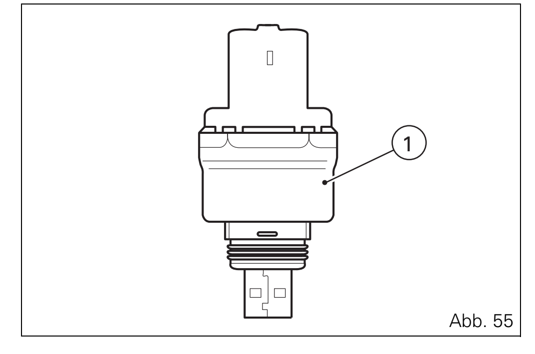


Abb. 55

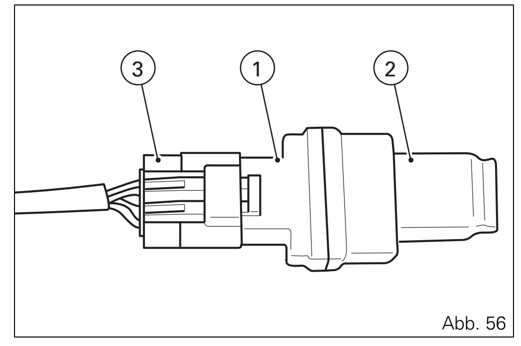


Abb. 56

D

Hauptsächliche Betriebs- und Instandhaltungsarbeiten

Ausbau der Verkleidung

Um bestimmte Reparatur- oder Wartungseingriffe vornehmen zu können, ist zuvor der Ausbau einiger Teile der Motorradverkleidung erforderlich.

Achtung

Unvollständig oder nicht korrekt wieder angebrachte Teile können sich während der Fahrt plötzlich ablösen und damit zum Verlust der Fahrzeugkontrolle führen.

Wichtig

Um Schäden an den lackierten Teilen oder am Plexiglas der Cockpitverkleidung zu vermeiden, beim Zusammenbau die Befestigungsschrauben stets mit den Nylon-U-Scheiben unterlegen.

Seitenverkleidungen

Die Seitenverkleidungen unter Verwendung des Inbusschlüssels aus dem Werkzeugsatz abnehmen, hierzu folgende Teile lösen:
die zwei Schrauben (1) für die Befestigung an den Verkleidungshaltern
die sechs Schrauben (2) für die Befestigung an der Cockpitverkleidung
die vier Schrauben (3) für die Befestigung am Rahmen
die zwei unteren Schrauben (4) für die Befestigung von rechter mit linker Verkleidung
die zwei Schrauben (5) für die Befestigung am Ölkühler
die zwei vorderen Schrauben (6, Abb. 58) für die Befestigung an der Cockpitverkleidung.

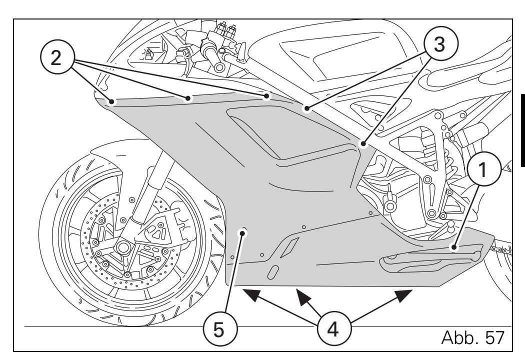


Abb. 57

D



Hinweis

Auf den nach Abnahme der Verkleidung freiliegenden Spritzschutz achten.

Hinweis

Für die Montage der linken Verkleidung den Seitenständer ausklappen und durch die Öffnung an der Verkleidung führen.

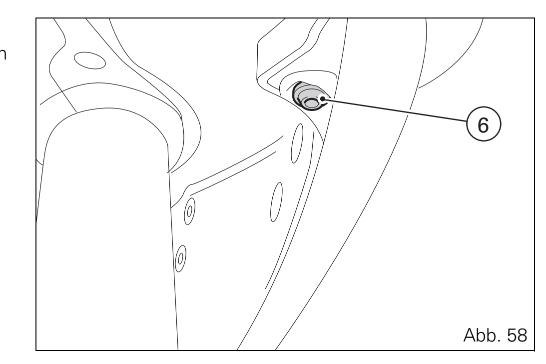


Abb. 58



Rückspiegel

Die Befestigungsschrauben (1) des jeweiligen Rückspiegels lösen.
Die Befestigungsstifte (2) von den Halteklammern am Cockpithalter (3) lösen. Den Schutzgummi (4) entfernen, dann die Steckverbindungen (5) der Blinker abziehen.
Beim anderen Rückspiegel in der gleichen Weise verfahren.

Wichtig
Beim erneuten Zusammenbau etwas mittelstarke Schraubensicherung auf das Gewinde der Schrauben (1) auftragen.

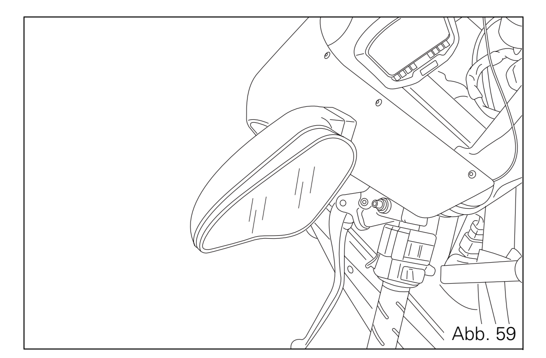


Abb. 59

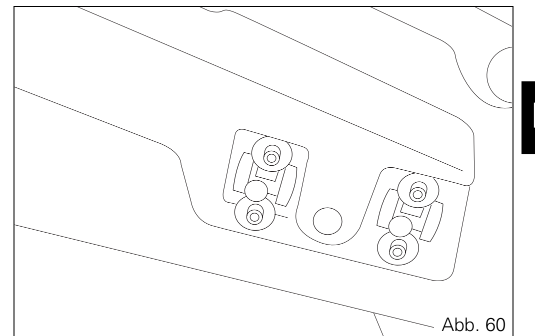


Abb. 60

D

Cockpitverkleidung

Hinweis
Vor der Ausbau der Cockpitverkleidung müssen die Rückspiegel und die Seitenverkleidungen wie vorstehend beschrieben abgenommen werden.

Die beiden Schrauben (1) für die hintere Befestigung der Cockpitverkleidung am Scheinwerferhalter lösen.

Hinweis
Nach erfolgter Montage der Cockpitverkleidung die Seitenverkleidungen und die Rückspiegel montieren.

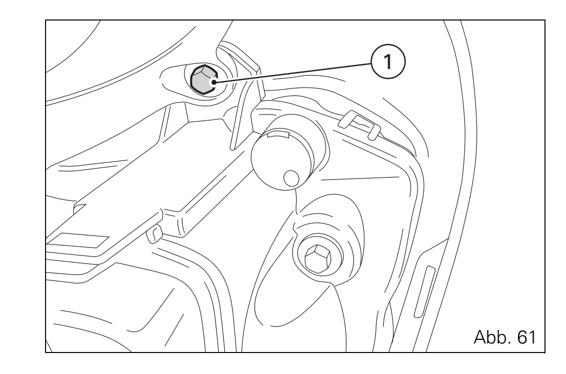


Abb. 61



Kontrolle und Auffüllen des Kühlflüssigkeitsstands (Abb. 62)

Den Stand der im rechtsseitigen Ausgleichsbehälter vorhandenen Kühlflüssigkeit kontrollieren; er muss zwischen den am Behälter angebrachten Markierungen (1) und (2) liegen: die Markierung (2) entspricht dem Stand **MAX**, die Markierung (1) dem Stand **MIN**.
Sollte der Stand unter **MIN** absinken, muss Flüssigkeit nachgefüllt werden.

Die rechte Verkleidung abnehmen (Seite 71).
Den Einfüllverschluss (3, Abb. 62) lösen, dann eine Mischung aus Wasser und Frostschutzmittel vom Typ SHELL Advance Coolant oder Glycoshell (35÷40% des Volumens) nachfüllen, bis die Kerbe **MAX** erreicht ist.

Den Verschluss (3) wieder aufschrauben, dann die abgenommenen Teile montieren.
Das angegebene Mischverhältnis gewährleistet die besten Betriebsbedingungen (entsprechend einem Gefrierpunkt der Flüssigkeit ab -20 °C/-4 °F).

Fassungsvermögen des Kühlsystems: 2,8 dm^3 (Liter).

Achtung

Dieser Arbeitsschritt muss bei kaltem Motor und am senkrecht und eben stehenden Motorrad erfolgen.

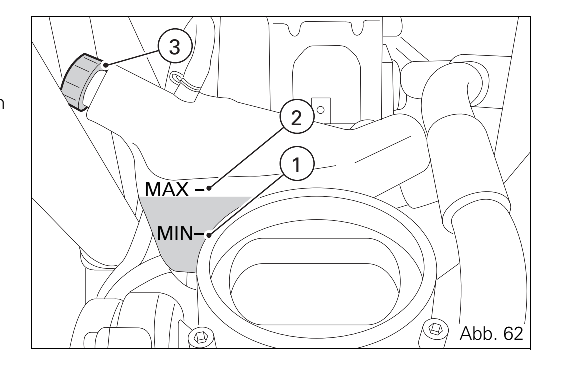


Abb. 62

D

Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands

Der Stand der entsprechenden Behälter darf nicht unter die Markierung **MIN** (Abb. 63) absinken (in der Abbildung sind die Bremsflüssigkeitsbehälter der Vorder- und Hinterradbremse dargestellt).
Ein zu niedriger Stand führt zu Lufteinschlüssen in den Kreislauf, wodurch das System seine Wirkung verliert.
Zum Nachfüllen oder Wechseln der Flüssigkeit zu den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltung angegebenen Intervallen (siehe Garantieheft) wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt.

Wichtig

Alle 4 Jahre wird empfohlen, auch sämtliche Leitungen der Anlagen auszutauschen.

Bremsanlage

Wird ein übermäßiges Spiel des Bremshebels oder Bremspedals festgestellt, obwohl die Bremsbeläge noch in gutem Zustand sind, wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt, um dort eine Kontrolle und eine Entlüftung des Systems durchführen zu lassen.

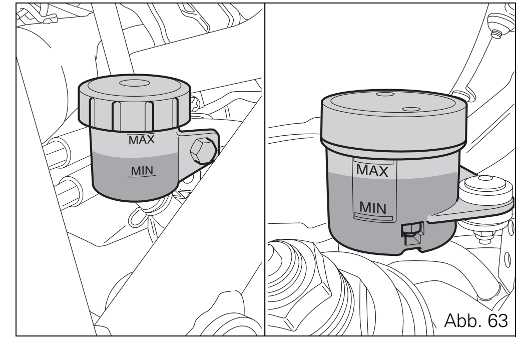


Abb. 63

Achtung

Brems- und Kupplungsflüssigkeit können Schäden an lackierten und Kunststoffteilen verursachen, daher ist ein Kontakt unbedingt zu vermeiden. Das Hydrauliköl ist korrosiv und kann zu Schäden und Verletzungen führen.
Niemals unterschiedliche Ölsorten vermischen.
Die perfekte Dichtwirkung der Dichtungen kontrollieren.

D

Kupplungsanlage
Falls der Betätigungshebel zu viel Spiel hat und das Motorrad beim Anfahren ruckt oder beim Einlegen eines Gangs stehen bleibt, ist wahrscheinlich Luft in der Anlage. Wenden Sie sich in diesem Fall an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt und lassen Sie dort eine Kontrolle bzw. eine Entlüftung des Systems durchführen.

Achtung

Der Kupplungsflüssigkeitsstand im Ausgleichsbehälter neigt bei Verschleiß der Kupplungsreibscheiben zum Anstieg: der vorgeschriebene Wert (3 mm über dem Mindeststand) darf also nicht überschritten werden.

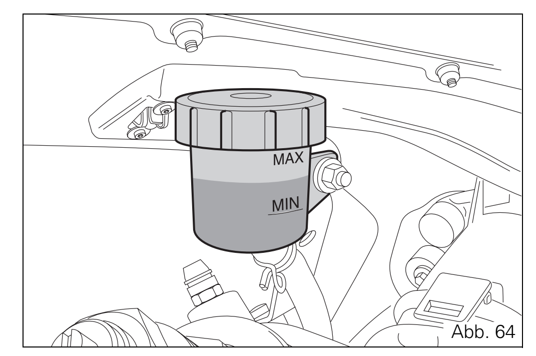


Abb. 64

D

Verschleißkontrolle der Bremsbeläge

(Abb. 65.1 und Abb. 65.2)

Zur Erleichterung der Bremsbelagkontrolle haben die Beläge Verschleißmarken, so dass die Bremssättel hierzu nicht abgenommen werden müssen. Auf einem Bremsbelag, der sich in gutem Zustand befindet, müssen diese am Reibmaterial angebrachten Verschleißmarken noch gut erkennbar sein.

Wichtig

Die Bremsbeläge bei einem Vertragshändler oder einer Vertragswerkstatt austauschen lassen.

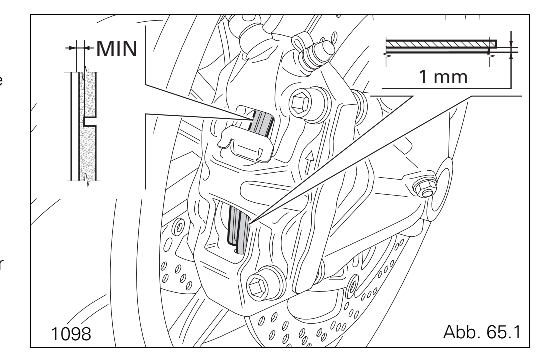


Abb. 65.1

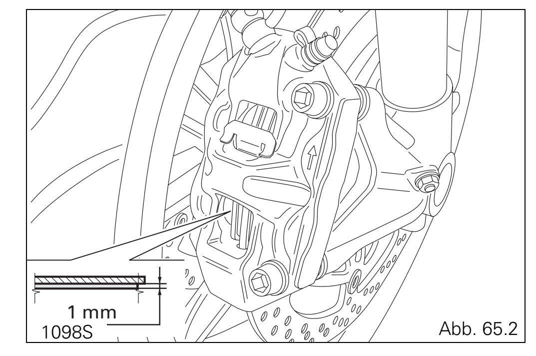


Abb. 65.2

D

Schmieren der Gelenke

In regelmäßigen Zeiträumen ist eine Kontrolle der äußeren Ummantelungen am Gas- und des Starterzug durchzuführen. Es dürfen keine Quetschungen oder Risse an der Kunststoffummantelung erkennbar sein. Durch Betätigen der Steuerung den leichtgängigen Betrieb des jeweiligen inneren Zugs prüfen: Falls sich hier Reibungen oder Verklemmungen ergeben sollten, ist der Austausch durch einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt erforderlich. Um solchen Problemen vorzubeugen, sollte das Gaszuggehäuse durch Lösen der zwei Befestigungsschrauben (1, Abb. 66) geöffnet und das Ende des Zugs sowie die Zugrolle mit SHELL Advance Grease oder Retinax LX2 eingefettet werden.

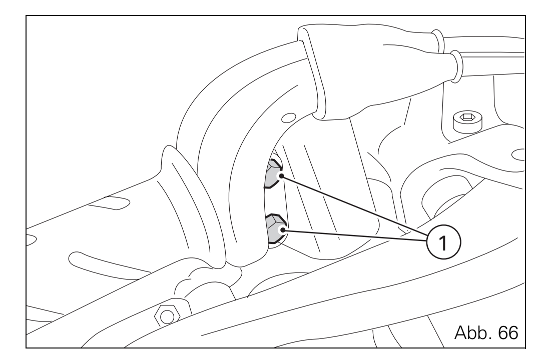


Abb. 66



Achtung

Das Gehäuse besonders vorsichtig schließen und dabei den jeweiligen Zug in die Zugrolle einführen.

Den Gehäusedeckel montieren und die Schrauben (1) mit 10 Nm festziehen.

Um eine optimale Funktionsweise des Seitenständergelenks garantieren zu können, nach dem Entfernen der Schmutzreste alle reibungsanfälligen Stellen mit SHELL Alvania R3 einfetten.

D

Einstellen des Gasgriffspiels

Der Gasdrehgriff muss, an der Außenseite des Griffrands gemessen, in allen Lenkpositionen einen Leerhub von 1,5÷2,0 mm aufweisen. Für den Fall einer Einstellung müssen die entsprechenden Einsteller (1 und 2, Abb. 68) auf der rechten Seite des Lenkrohrs verstellt werden.
Der Einsteller (1) reguliert die Gasöffnung, der andere (2) ist für die Schließung zuständig.
Die Schutzkappen von den Einstellern abziehen, dann die Kontermuttern lockern. Die Einstellung erfolgt durch proportionales Einwirken auf beide Einsteller:
Im Uhrzeigersinn drehen, um das Spiel zu erhöhen, gegen den Uhrzeigersinn, um es zu reduzieren. Nach erfolgter Einstellung die Kontermuttern anziehen, dann die Schutzkappen wieder über die Einsteller ziehen.

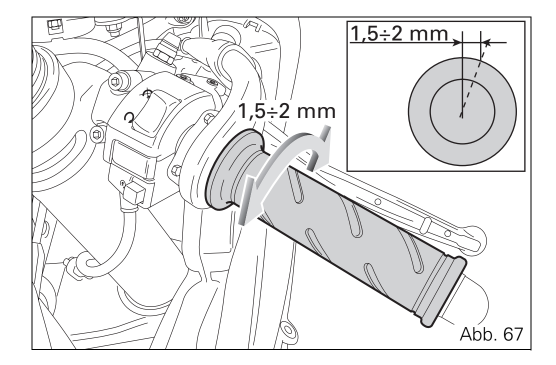


Abb. 67

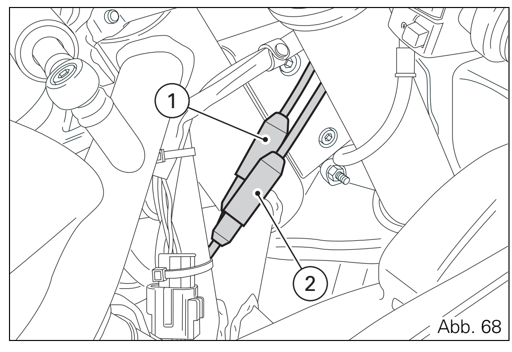


Abb. 68

D

Aufladen der Batterie (Abb. 69)

Die Batterie sollte zum Aufladen vom Motorrad abgenommen werden.
Dazu die linke Verkleidungshälfte abnehmen (Seite 71), die Schraube (1) lösen, dann den Befestigungsbügel (2) entfernen. Zuerst den negativen, schwarzen (-), dann den roten, positiven (**+**) Anschluss abziehen.

Achtung

Die Batterie produziert explosive Gase, daher muss sie von Wärmequellen ferngehalten werden.

Die Batterie immer an einem gut belüfteten Ort aufladen. Die Leiter des Ladegeräts an die jeweiligen Anschlüsse anschließen: rot an den positiven Pol (**+**), schwarz an den negativen Pol (-).

Wichtig

Die Batterie an das Batterieladegerät anschließen, bevor dieses eingeschaltet wird: Ggf. an den Batterieanschlüssen auftretende Funken könnten zum Entzünden des in den Zellen enthaltenen Gases führen. Immer erst den positiven, roten Anschluss (+) anschließen.

Die Batterie wieder in ihren Halter (3) einsetzen, dann den Bügel (2) mit der Schraube (1) befestigen. Die Kabelenden anklemmen und hierzu die Befestigungsschrauben einfetten, um so die Leitfähigkeit zu verbessern.

Achtung

Die Batterie außerhalb der Reichweite von Kindern aufbewahren.

Die Batterie 5÷10 Stunden mit 0,9 A aufladen.

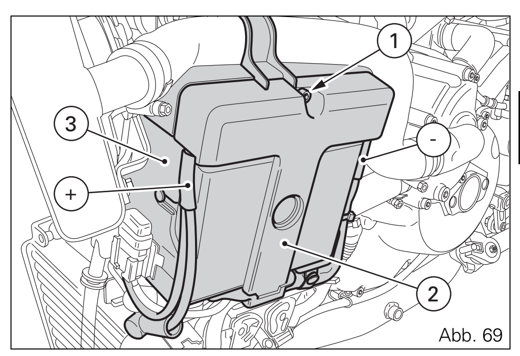


Abb. 69

D

Kontrolle der Antriebskettenspannung
(Abb. 70)

Wichtig
Wenden Sie sich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt, um dort die Kette spannen zu lassen.

Bei auf dem Seitenständer stehendem Motorrad die Kette mit einem Finger nach unten drücken, loslassen und den Abstand zwischen der Kettengleitschiene und der Mitte des darunter liegenden Stifts messen. Der Wert muss zwischen 33÷35 mm liegen.

Achtung
Das korrekte Anzugsmoment der Kontermuttern (1) der Kettenspanner ist für die Sicherheit des Fahrers von extremer Wichtigkeit.

Wichtig
Eine falsch gespannte Kette führt zu einem schnellen Verschleiß der Antriebsorgane.

D

Schmieren der Antriebskette
Dieser Kettentyp ist mit O-Ringen ausgestattet, um dadurch die Gleitelemente vor äußeren Einflüssen zu schützen und die Schmierung so lange wie möglich aufrecht zu erhalten. Damit diese Dichtungen bei der Reinigung nicht beschädigt werden, dürfen hierzu nur spezifische Lösungsmittel verwendet werden; eine zu starke Wirkung mit Dampfstrahlreinigern ist zu vermeiden.

Die Kette mit Druckluft oder mit saugfähigem Material trocknen und dann alle Glieder mit SHELL Advance Chain oder Advance Teflon Chain schmieren.

Wichtig
Die Verwendung von nicht spezifischen Schmiermitteln kann zum vorzeitigen Verschleiß des Kettenblatts, des Motorritzels und der Kette selbst führen.

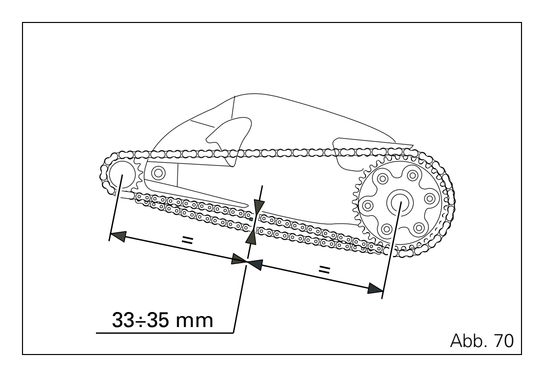


Abb. 70

Austausch der Glühbirnen der Fern- und Abblendlichter

Beim Austauschen einer durchgebrannten Glühbirne darauf achten, dass die Ersatzbirne die Spannungs- und Leistungswerte aufweist, die im Abschnitt „Elektrische Anlage“ auf Seite 106 aufgeführt sind.
Die Funktionstüchtigkeit der neuen Glühbirne unbedingt vor Montage der entfernten Teile prüfen.
In Abb. 71 wird die Position der Glühbirne des Abblendlichts (LO), des Fernlichts (HI) und des Standlichts (1) angegeben.

Scheinwerfer

Zum Zugriff auf linke Glühbirne des Scheinwerfers die Abdeckung (2) durch Andrücken der Lasche (A) abnehmen (siehe Seite 74).
Die Klemmnutmutter (3) des oberen Leuchtenkörpers gegen den Uhrzeigersinn drehen, dann die durchgebrannte Glühbirne herausziehen. durch eine neue identische ersetzen.
Zum Wiedereinbau die Klemmnutmutter (3) im Uhrzeigersinn drehen, um die Glühbirne zu blockieren.
Zum Zugriff auf die rechte Glühbirne und für den Austausch in der gleichen Weise verfahren wie bei der linken Glühbirne.

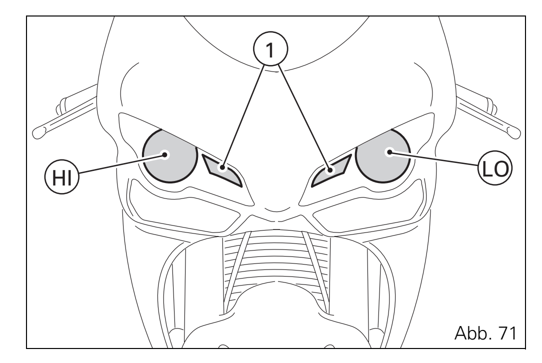


Abb. 71

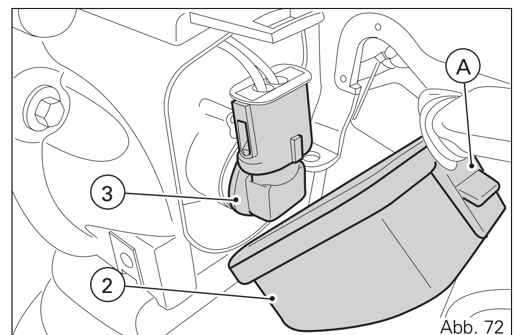


Abb. 72

D

Hinweis

Zum Austauschen der Scheinwerferbirnen braucht das Kabel des Hauptkabelbaums nicht vom Scheinwerfer abgeklemmt zu werden.

Hinweis

Das Glas der neuen Birne nicht mit den Händen berühren, da dies zu Schwärzungen führen würde, welche die Lichtausbeute herabsetzen.

Einbau

Nach erfolgtem Austausch der durchgebrannten Glühbirne die Abdeckung wieder aufsetzen und durch Andrücken an die Lasche verschließen.



Austausch der Standlichtbirne

Zum Zugriff auf die Standlichtbirnen (1) mit der Hand in den Scheinwerferhalter greifen, die Lampenfassung aus ihrem Sitz ziehen und die durchgebrannte Birne durch Drehen der Klemmnutmutter gegen den Uhrzeigersinn herausziehen.
Die durchgebrannte Glühbirne austauschen.
Beim Wiedereinbau die Glühbirnen (1) durch Drehung im Uhrzeigersinn blockieren.

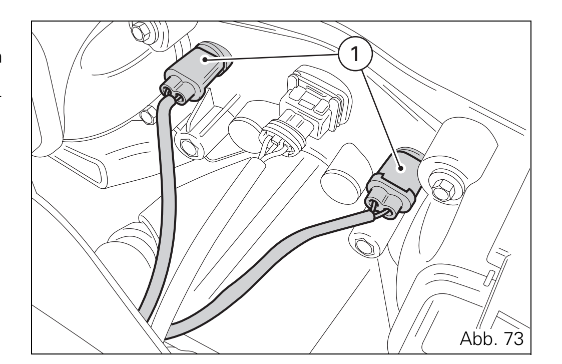


Abb. 73

D

Hintere Blinker (Abb. 74)

Zum Wechseln der Blinkerglühbirnen das Blinkergehäuse (1) um eine viertel Drehung drehen, so dass das Glas nach oben weist, dann das Gehäuse aus der Blinkerfassung herausziehen.
Die Glühbirne hat eine Bajonettfassung. Zum Herausnehmen drücken und dabei gegen den Uhrzeigersinn drehen.
Die neue Glühbirne eindrücken und bis zum Einrasten im Uhrzeigersinn drehen. Danach das Blinkergehäuse (3) montieren und durch Drehen um eine viertel Drehung an der Blinkerfassung befestigen.

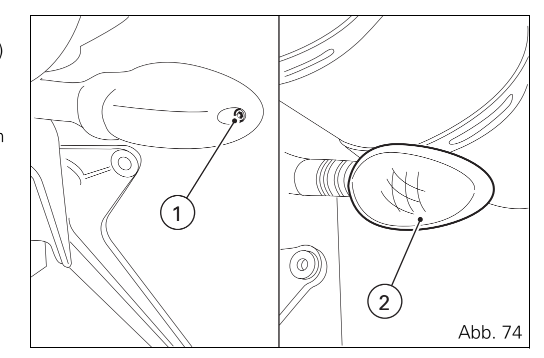


Abb. 74

Kennzeichenbeleuchtung (Abb. 75)

Zum Zugriff auf die Glühbirne der Kennzeichenbeleuchtung die Befestigungsschrauben (3) des Deckels (4) lösen.
Die Glühbirne herausziehen und austauschen.



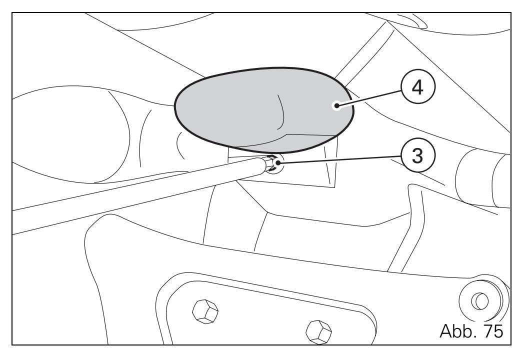


Abb. 75

Ausrichten des Scheinwerfers (Abb. 76)

Die vorschriftsmäßige Ausrichtung des Scheinwerfers kontrollieren. Dazu das Motorrad mit auf richtigen Druck aufgepumpten Reifen und einer darauf sitzenden Person in einem Abstand von 10 Metern vor einer Wand oder einem Schirm genau senkrechte aufstellen. Eine waagrechte Linie auf der Höhe der Scheinwerfermitte und eine senkrechte Linie ziehen, die mit der Längsachse des Motorrads fluchtet. Diese Kontrolle möglichst im Halbdunkeln ausführen.
Das Abblendlicht einschalten:
die obere Markierungsgrenze zwischen dunklem und beleuchtetem Bereich muss sich auf einer Höhe befinden, die nicht über 9/10 des Bodenabstands zur Scheinwerfermitte liegt.



Hinweis

Diese Vorgehensweise entspricht hinsichtlich der maximal zulässigen Höhe des Lichtbündels den „Italienischen Richtlinien".
Die Lichtbündelhöhe also den im jeweiligen Land gültigen Vorschriften anpassen.

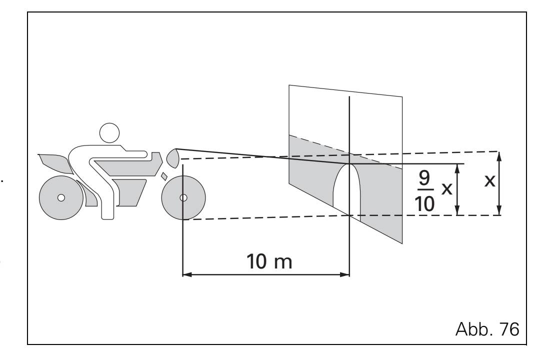


Abb. 76

D

Eine Korrektur der waagrechten Ausrichtung des linken Scheinwerfers ist durch Verstellen der Einstellschraube (1, Abb. 77) rechts hinter dem Scheinwerfer möglich.
Beim Drehen der Schrauben im Uhrzeigersinn bewegt sich der Lichtstrahl nach rechts, umgekehrt nach links.
Die Korrektur der senkrechten Ausrichtung des linken Scheinwerfers ist durch Verstellen der Einstellschraube (2, Abb. 77) hinter dem Scheinwerfer möglich. Durch Drehen der Schraube im Uhrzeigersinn senkt sich der Lichtstrahl, umgekehrt hebt er sich.
Diese beschriebenen Arbeitsschritte zur Einstellung des rechten Scheinwerfers wiederholen.

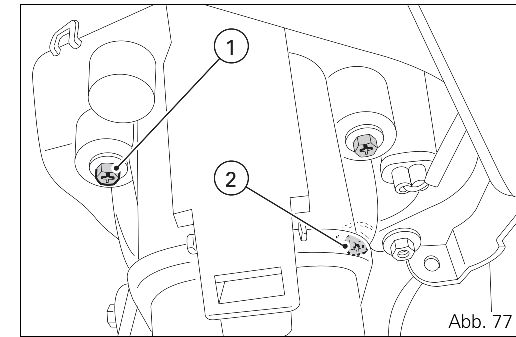


Abb. 77

Einstellen der Rückspiegel (Abb. 78)

Den Rückspiegel durch Drücken auf den Punkt (A) regulieren.

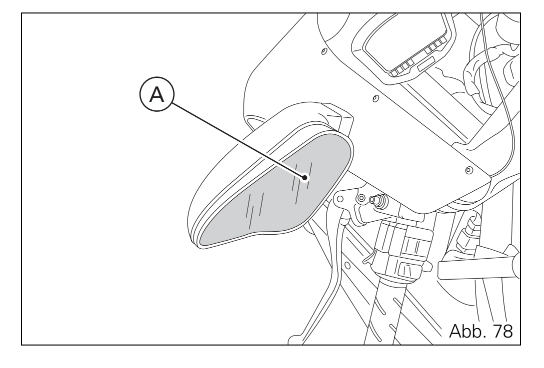


Abb. 78

D

Tubeless-Reifen

Reifendruck vorne:
2,1 bar - 2,3 kg/cm^2
Reifendruck hinten:
2,2 bar - 2,4 kg/cm^2
Der Reifendruck unterliegt durch Außentemperatur und Höhenlage bedingten Schwankungen. Für Fahrten im Gebirge bzw. in Gebieten mit starken Temperaturschwankungen sollte der Reifendruck jedes Mal kontrolliert und entsprechend angepasst werden.

Wichtig

Den Reifendruck immer im kalten Zustand messen und anpassen.
Um die Rundheit der vorderen Felge auch beim Befahren von besonders unebenen Straßen zu gewährleisten, den Druck im Vorderreifen um 0,2÷0,3 bar erhöhen.

Reparatur oder Wechsel der Reifen (Tubeless)

Schlauchlose Reifen, die kleine Löcher aufweisen, brauchen recht viel Zeit bis sie Luftverluste zeigen, da sie über einen gewissen Grad an Eigenabdichtung verfügen. Sollte ein Reifen einen leichten Druckverlust aufweisen, muss er genau auf etwaige Undichtheiten kontrolliert werden.

Achtung

Reifen mit Löchern müssen ausgewechselt werden. Beim Wechsel Reifen und Reifentyp des Erstausrüsters verwenden.
Um Druckverluste während der Fahrt zu vermeiden, den Sitz der Schutzkappen auf den Ventilen prüfen. Niemals Reifen mit Schlauch verwenden. Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann zum plötzlichen Platzen des Reifens führen, was schwerwiegende Folgen für Fahrer und Beifahrer haben kann.

Nach einem erfolgten Reifenwechsel ist das Auswuchten des jeweiligen Rads erforderlich.

Wichtig

Die für das Auswuchten der Reifen bestimmten Gegengewichte weder entfernen noch verschieben.

Hinweis

Wenden Sie sich für den Reifenwechsel an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt, da Sie somit die Gewissheit einer ordnungsgemäßen Demontage und Montage der Räder haben.

Mindestprofiltiefe der Lauffläche

Die Profiltiefe (S, Abb. 79) an der am stärksten abgefahrenen Stelle des Reifens messen.
die gemessene Profiltiefe darf 2 mm bzw. den gesetzlich vorgeschriebenen Wert niemals unterschreiten.

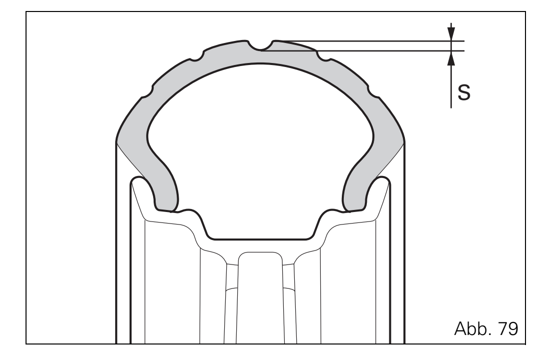


Abb. 79

Wichtig

Die Reifen regelmäßig auf Risse oder Schnitte kontrollieren, besonders an den Seitenwänden.
Ausblähungen oder breite und gut sichtbare Flecken weisen auf innere Schäden hin. Solche Reifen müssen unbedingt ausgewechselt werden.
Ggf. im Laufflächenprofil steckende Steinchen oder sonstige Fremdkörper entfernen.



Kontrolle des Motorölstands (Abb. 80)

Der Motorölstand kann am Schauglas (1) auf dem Kupplungsdeckel überprüft werden. Den Ölstand bei senkrecht stehendem Motorrad und kaltem Motor kontrollieren. Der Ölstand muss innerhalb der am Schauglas angebrachten Marken liegen. Bei zu niedrigem Ölstand Öl vom Typ SHELL Advance Ultra 4 nachfüllen. Dazu die Verschlussschraube (2) abdrehen und Öl bis zur Höchstmarke nachfüllen. Den Verschluss wieder aufschrauben.

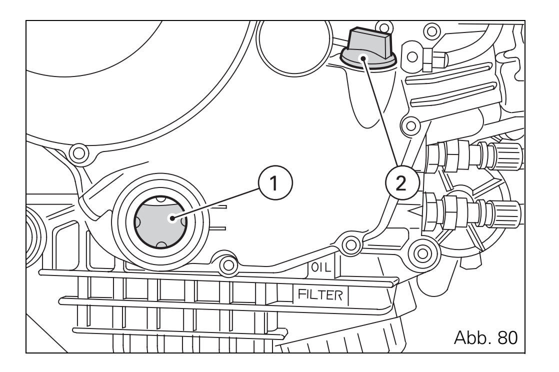


Abb. 80

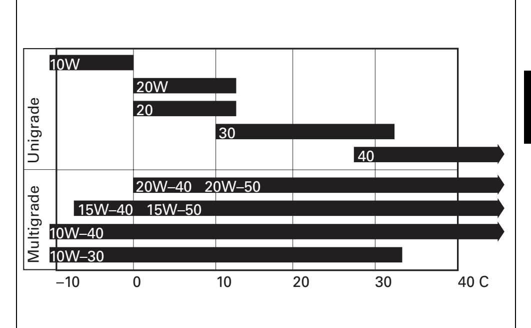
Wichtig

Zum Wechsel des Motoröls und der Ölfilter zu den in der Tabelle der regelmäßigen Instandhaltung (siehe Garantieheft) angegebenen Intervallen wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt.

Viskosität

SAE 10W-40

Die anderen in der Tabelle angegebenen Viskositäten können dann verwendet werden, wenn die durchschnittliche Temperatur am Einsatzort sich innerhalb der angegebenen Temperaturbereiche befindet.



D

Reinigung und Austausch der Zündkerzen (Abb. 81)

Die Zündkerzen sind ein wichtiger Bestandteil des Motors und müssen regelmäßig kontrolliert werden.
Dieser Arbeitsschritt ermöglicht die Überprüfung der einwandfreien Funktionstüchtigkeit des Motors.
Für die Kontrolle und den Austausch wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt, wo das Kerzenbild anhand der mittleren Elektrode analysiert werden kann: Eine gleichmäßig hellbraune Färbung ist Zeichen für einen guten Motorzustand.

Hinweis

Den Verschleiß der mittleren Elektrode und den Elektrodenabstand überprüfen, der 0,6÷0,7 mm betragen muss.

Wichtig

Ein größerer oder geringerer Abstand kann zu einer Leistungsminderung, Startschwierigkeiten oder unregelmäßiger Leerlaufdrehzahl führen.

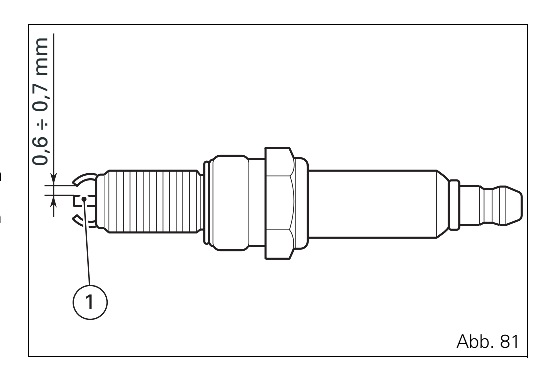


Abb. 81

D

Allgemeine Reinigung

Um den ursprünglichen Glanz der Metallflächen und der lackierten Teile auf Dauer zu erhalten, muss das Motorrad je nach Einsatz und Straßenzustand regelmäßig gereinigt werden. Hierzu müssen spezielle, möglichst biologisch abbaubare Produkte verwendet werden. Der Gebrauch von aggressiven Reinigungsmitteln oder Lösungen ist zu vermeiden.

Wichtig

Das Motorrad nicht sofort nach seiner Benutzung waschen, da es in diesem Fall durch das Verdampfen des Wassers auf den noch heißen Oberflächen zu Schlierenbildung kommen kann. Das Motorrad nicht mit Heißwasser- oder Hochdruckstrahlern reinigen. Der Einsatz von Dampfstrahlreinigern könnte zu schweren Funktionsstörungen an Gabel, Radnaben, elektrischer Anlage, Gabeldichtungen, Lufteinlassöffnungen und Schalldämpfern führen und damit die Sicherheitsmerkmale des Motorrads beeinträchtigen.

Sollten sich bestimmte Motorteile als besonders verschmutzt oder schmierig erweisen, kann man für ihre Reinigung ein fettlösendes Mittel verwenden. Dabei ist jedoch zu vermeiden, dass es mit den Antriebsorganen (Kette, Ritzel, Kettenblatt, usw.) in Kontakt kommt. Das Motorrad mit lauwarmem Wasser abspülen und mit einem Wildledertuch nachtrocknen.

Achtung

Es kann vorkommen, dass die Bremsen nach der Motorradwäsche zunächst nicht gut ansprechen. Die Bremsscheiben niemals schmieren oder einfetten, da dies zum Verlust der Bremswirkung führen würde. Die Bremsscheiben mit einem fettfreien Lösungsmittel reinigen.

Längerer Stillstand

Sollte das Motorrad für längere Zeit nicht benutzt werden, folgende Arbeiten durchführen:
Motorrad reinigen
Kraftstofftank leeren
durch die Zündkerzenlöcher etwas Öl in die Zylinder geben und den Motor von Hand durchkurbeln, damit sich das Öl auf die inneren Organe verteilen kann
das Motorrad mit einem Werkstattheber anheben
die Batterie abklemmen und ausbauen.
Dauert die Stillstandzeit länger als einen Monat, die Ladung der Batterie kontrollieren und ggf. nachladen oder die Batterie austauschen.
Das Motorrad mit einem Tuch abdecken, das den Lack nicht beschädigt und das Kondenswasser nicht zurückhält.
Das Motorradabdecktuch ist bei Ducati Performance erhältlich.

Wichtige Hinweise

In einigen Ländern (Frankreich, Deutschland, Großbritannien, Schweiz usw.) sind die Umwelt- und Lärmschutznormen gemäß der jeweils geltenden Gesetzgebung zu beachten.
Die vorgesehenen Überwachungsintervalle einhalten und nur Ducati-Originalersatzteile in Übereinstimmung mit den jeweiligen Normen verwenden.



Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: durch den Vertragshändler

Verzeichnis der Arbeiten mit Eingriff (Kilometer-/Meilenleistung oder Zeit *) km mal 1000	**1**	**12**	**24**	**36**	**48**	**60**
mi mal 1000	**0,6**	**7,5**	**15**	**22,5**	**30**	**37,5**
Monate	**6**	**12**	**24**	**36**	**48**	**60**
Motorölwechsel	●	●	●	●	●	●
Austausch des Motorölfilters	●	●	●	●	●	●
Reinigung des Motorölansaugfilters				●		
Kontrolle des Motoröldrucks			●		●	
Kontrolle und/oder Einstellung des Ventilspiels (**1**)		●	●	●	●	●
Spannungskontrolle der Zahnriemen (**1**)		●		●		●
Austausch der Zahnriemen			●		●	
Kontrolle und Reinigung der Zündkerzen Sie ggf. austauschen			●		●	
Kontrolle und Reinigung des Luftfilters (**1**)		●		●		●
Austausch des Luftfilters			●		●	

D

Verzeichnis der Arbeiten mit Eingriff (Kilometer-/Meilenleistung oder Zeit *) km mal 1000	1	12	24	36	48	60
mi mal 1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
Monate	6	12	24	36	48	60
Kontrolle Synchronisierung und Standgas am Drosselklappenkörper (**1**)		●	●	●	●	●
Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands	●	●	●	●	●	●
Wechsel der Brems- und Kupplungsflüssigkeit				●		
Kontrolle und Einstellung der Brems- und Kupplungssteuerungen		●	●	●	●	●
Kontrolle/Schmierung der Gas-/Startersteuerung		●	●	●	●	●
Kontrolle des Reifendrucks und -verschleißes	●	●	●	●	●	●
Kontrolle der Bremsbeläge. Sie ggf. austauschen	●	●	●	●	●	●
Kontrolle der Lenkkopflager			●		●	
Kontrolle der Antriebskettenspannung, -ausrichtung und -schmierung	●	●	●	●	●	●
Kontrolle des Kupplungsscheibenpakets. Ggf. austauschen (**1**)		●	●	●	●	●
Kontrolle des Kühlflüssigkeitsstands		●	●	●	●	●
Kühlflüssigkeitswechsel				●		
Kontrolle der Elektrolüfterfunktion und Dichtheit des Kühlkreises		●	●	●	●	●
Kontrolle der elastischen Hinterradkupplung			●		●	
Kontrolle der Radnabenlager			●		●	
Kontrolle der Beleuchtungs- und Anzeigevorrichtungen		●	●	●	●	●
Anzugskontrolle der Befestigungsmuttern der Motorschraube am Rahmen		●	●	●	●	●
Kontrolle des Seitenständers		●	●	●	●	●
Anzugskontrolle der Vorderradmutter		●	●	●	●	●

Verzeichnis der Arbeiten mit Eingriff (Kilometer-/Meilenleistung oder Zeit *) km mal 1000	1	12	24	36	48	60
mi mal 1000	0,6	7,5	15	22,5	30	37,5
Monate	6	12	24	36	48	60
Anzugskontrolle der Hinterradmutter		●	●	●	●	●
Kontrolle der äußeren Kraftstoffleitungen		●	●	●	●	●
Gabelölwechsel				●		
Dichtheitskontrolle Ölfüllung von Vorderradgabel und Federbein		●	●	●	●	●
Kontrolle der Ritzelbefestigung		●	●	●	●	●
Allgemeines Schmieren und Einfetten		●	●	●	●	●
Kontrolle und Aufladen der Batterie		●	●	●	●	●
Testfahrt des Motorrads	●	●	●	●	●	●
Allgemeine Reinigung		●	●	●	●	●

*** Instandhaltungseingriff bei zuerst eintretenden Intervall (km, mi oder Monate)**

(1) Arbeit nur bei Erreichen der vorgegebenen Kilometer-/Meilenleistung

D

Planmäßige Instandhaltungsarbeiten: durch den Kunden

Verzeichnis der Arbeiten mit Eingriff (Kilometer-/Meilenleistung oder Zeit *) km mal 1000	1
mi mal 1000	0,6
Monate	6
Kontrolle des Motorölstands	●
Kontrolle des Brems- und Kupplungsflüssigkeitsstands	●
Kontrolle des Reifendrucks und -verschleißes	●
Kontrolle der Antriebskettenspannung und -schmierung	●
Kontrolle der Bremsbeläge. Bei Bedarf den Vertragshändler zum Austausch aufsuchen	●

*** Instandhaltungseingriff bei zuerst eintretenden Intervall (km, mi oder Monate)**



Technische Daten

Maße (mm) (Abb. 82)

Gewichte
Gewicht ohne Kraftstoff:
188 kg (1098)
186 kg (1098S).

Gewicht ohne Flüssigkeiten und Batterie:
173 kg (1098)
171 kg (1098S).
Voll beladen:
390 kg.

Achtung
Eine Überladung kann Handling und Leistung des Motorrads negativ beeinflussen und zum Verlust der Motorradkontrolle führen.

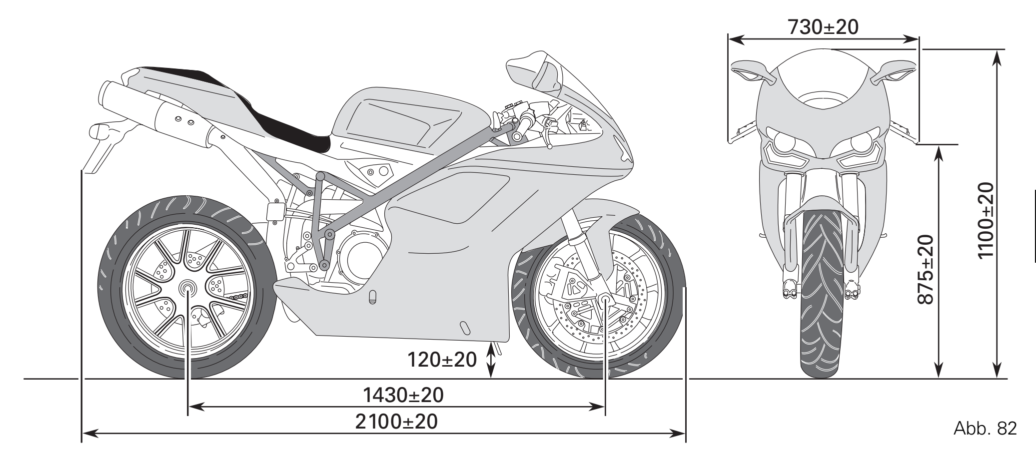


Abb. 82

D

Betriebsstoffe	Typ	
Kraftstofftank, einschließlich 4 dm^3 (Liter) Reserve	Bleifreies Benzin mit einer ursprünglichen Oktanzahl von mindestens 95	15,5 dm^3 (Liter)
Schmiersystem	SHELL – Advance Ultra 4	3,7 dm^3 (Liter)
Vorderes/hinteres Brems- und Kupplungssystem	Spezialflüssigkeit für Hydrauliksysteme SHELL - Advance Brake DOT 4	—
Schutzmittel für elektrische Kontakte	Spray für elektrische Anlagen SHELL - Advance Contact Cleaner	—
Vorderradgabel (nur 1098)	SHELL Advance Fork 7.5 oder Donax TA	439 cm^3 (pro Holm)
Vorderradgabel (nur 1098S)	SHELL Advance Fork 7.5 oder Donax TA	155 mm (pro Holm) Ölstand
Kühlsystem	Frostschutzmittel SHELL - Advance Coolant oder Glycoshell 35÷40% + Wasser	2,3 dm^3 (Liter).





Wichtig

Die Verwendung von Zusätzen im Kraftstoff oder in den Schmiermitteln ist nicht zulässig.

Motor

Zweizylinder-Viertaktmotor, in V-90°-Anordnung.
Bohrung mm:
104
Hub mm:
64,7
Hubraum cm^3:
1099
Verdichtung:
12,5±0,5:1
Höchstleistung an der Welle (95/1/EG), kW/PS:
113 kW 154 PS bei 9,750 U/min
Max. Drehmoment an der Welle (95/1/EG):
116 Nm bei 8.000 U/min
Höchstdrehzahl U/min:
10.700

Wichtig

Die Höchstdrehzahl darf unter keinen Umständen überschritten werden.

Ventilsteuerung

Desmodromisch mit vier Ventilen pro Zylinder, über acht Schlepp- und Kipphebel gesteuert (vier für Öffnung und vier für Schließung) und zwei obenliegende Nockenwellen. Die Steuerung erfolgt durch die Kurbelwelle über Stirnzahnräder, Riemenscheiben und Zahnriemen.

Desmodromische Ventilsteuerung (Abb. 83)

1) Öffner-Hebel (oder oberer Kipphebel)
2) Öffner-Einstellplättchen (oben)
3) Schließer-Einstellhülse (unten)
4) Rückholfeder des Schließer-Hebels
5) Schließer-Hebel (oder unterer Kipphebel)
6) Nockenwelle
7) Ventil.

Leistungen

Das Erreichen der Höchstgeschwindigkeit in den einzelnen Gängen ist nur möglich, wenn die Einfahrvorschriften strikt eingehalten und die vorgeschriebenen Instandhaltungsarbeiten in regelmäßigen Abständen durchgeführt worden sind.

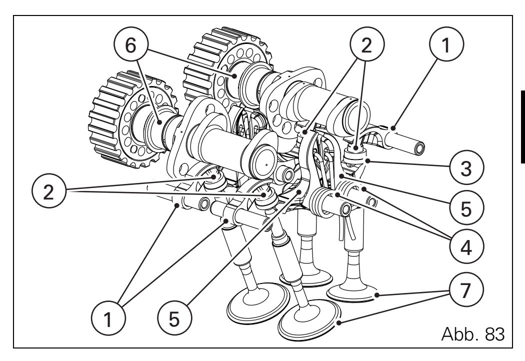


Abb. 83

D

Zündkerzen
Marke:
NGK.
Typ:
MAR10A-J.

Kraftstoffsystem
Indirekte elektronische MARELLI Einspritzung.
Drosselklappendurchmesser:
60 mm.
Einspritzventile pro Zylinder: 1.
Düsen pro Einspritzventil: 12.
Kraftstoffversorgung: 95-98 ROZ.

Bremsen

Vorderrad
mit halbschwimmend gelagerter, gelochter Doppelbremsscheibe.
Bremsscheibenmaterial:
Stahl.
Material des Bremskorbs:
Aluminium.
Scheibendurchmesser:
330 mm.
Hydraulische Betätigung über Bremshebel an der rechten Lenkerhälfte.
Bremssättel-Marke:
BREMBO.
Typ:
34-4-Kolben.
M4-34.
Bremsbeläge:
TT 2910.
Bremszylindertyp:
PR 18/19.

Hinterrad
Mit fester Stahl-Lochscheibe.
Scheibendurchmesser:
245 mm.
Hydraulische Betätigung über Pedal auf der rechten Seite.
Marke:
BREMBO.
Typ:
P34c-Kolben.
Bremsbeläge:
FERIT I/D 450 FF.
Bremszylindertyp:
PS 11 b.

Achtung
Die in der Bremsanlage verwendete Flüssigkeit ist korrosiv. Falls es zu einer Berührung mit Augen oder Haut kommen sollte, den betreffenden Körperteil unter reichlich fließendem Wasser abwaschen.

Antrieb

Trockenkupplung mit Betätigung über Kupplungshebel am linken Lenkerstummel.
Kraftübertragung vom Motor auf die Hauptwelle des Schaltgetriebes über Zahnräder mit gerader Verzahnung
Zähnezahl - Motorritzel/Kupplungskranz:
32/59.
6-Gang-Getriebe mit ständig ineinander greifenden Zahnrädern, Schaltpedal auf der linken Seite.
Zähnezahl - Getrieberitzel/Kettenblatt:
15/38.
Gesamtübersetzung:
1. Gang 15/37
2. Gang 17/30
3. Gang 20/28
4. Gang 22/26
5. Gang 23/24
6. Gang 24/23

Kraftübertragung zwischen Schaltgetriebe und Hinterrad über Kette:
Marke:
DID.
Typ:
525 HV 2.
Abmessungen:
5/8"x5/16".
Anzahl Glieder:
97+1 offenes Glied.

Wichtig
Die angegebenen Übersetzungen entsprechen denen der Zulassung und dürfen deshalb nicht geändert werden.

Falls Sie das Motorrad an besondere Strecken anpassen oder für Rennen vorbereiten wollen, ist Ducati Motor Holding S.p.A. gerne bereit, von der Serienproduktion abweichende Übersetzungsverhältnisse zu empfehlen. Wenden Sie sich diesbezüglich an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt.

Achtung
Zum Austausch des Kettenblatts wenden Sie sich bitte an einen Vertragshändler oder eine Vertragswerkstatt, da ein unsachgemäß durchgeführter Austausch dieses Teils Ihre Sicherheit akut gefährden und irreparable Schäden am Motorrad verursachen kann.

Rahmen
Gitterrohrrahmen aus Stahl ALS 450
Lenkwinkel (pro Seite):
28° 30'.

Räder
Leichtmetallfelgen mit fünf Y-Speichen.

Vorderrad
Abmessungen:
3,50x17".

Hinterrad
Abmessungen:
6,00x17".

Die Räder verfügen über eine ausziehbare Radachse.

Reifen

Vorderrad
Radial, Typ „Tubeless“ (schlauchlos).
Reifengröße:
120/70-ZR17.

Hinterrad
Radial, Typ „Tubeless“ (schlauchlos).
Reifengröße:
190/55-ZR17.



Aufhängungen

Vorderrad
Öldynamische Upside-down-Gabel mit außen liegendem Einstellsystem zur hydraulischen Zug- und Druckstufendämpfung und Vorspannung der in den Holmen liegenden Federn.
Tauchrohrdurchmesser:
43 mm mit TIO-Behandlung (1098)
43 mm mit TIN-Behandlung (1098S).
Federweg:
127 mm
120 mm.

Hinterrad
Mit progressiver Betätigung über Schubstange zwischen Rahmen und oberer Federbeinanlenkung.
Das Federbein ist in der Zug- und Druckstufe und in der Federvorspannung verstellbar und an seinem unteren Teil an eine Einarmschwinge aus Leichtmetall angelenkt. Die Schwinge dreht sich um die durch den Motor und den Rahmen verlaufende Schwingenachse.

Dieses System verleiht dem Motorrad hervorragende Stabilitätseigenschaften.
Federweg des Federbeins:
59,5 mm.
Radfederweg:
127 mm.

Auspuffanlage
Gemäß den Umweltschutznorm Euro 3 mit Katalysator ausgestattet.
US-Version: ohne Katalysator.

Verfügbare Modellfarben
Rot „Anniversary“ Ducati Art.-Nr. F_473.101 (PPG)
Rahmen in Rot und Felgen in Schwarz.

Elektrische Anlage

Sie besteht aus folgenden Hauptbestandteilen:
Scheinwerfer:
Lampentyp: 2 x **H11 (12 V-55 W)**.
Standlicht:
Lampentyp: 2 x **H16W (12 V-6 W)**.
Elektroschalter an den Lenkerstummeln:
Blinker:
vorn: **mit Led**
hinten: **Lampentyp: R10W (12 V-10 W) orange**.
Hupe.
Bremslichtschalter.
Batterie, 12 V-10 Ah
Lichtmaschine 12 V-480 W.
Elektronischer Spannungsregler mit **30 A** Sicherung neben der Batterie.
Anlassermotor, 12 V-0,7 kW
Rücklicht und Bremslicht:
mit Led.
Kennzeichenbeleuchtung:
Lampentyp: **W5W (12 V-5 W)**.

D

Hinweis

Zum Austausch der Glühbirnen siehe Abschnitt „Austausch der Glühbirnen“ auf Seite 83.

Sicherungen

Der Hauptsicherungskasten (1, Abb. 84) befindet sich auf der linken Rahmenseite. Die verwendeten Sicherungen sind nach dem Abnehmen des Schutzdeckels zugänglich. Auf diesem Deckel sind die Einbauordnung und der jeweilige Wert in Ampere angegeben.

Die Sicherung (2) sorgt für den Schutz des elektronischen Spannungsreglers. Zum Zugriff auf die Sicherungen die Schutzkappe abnehmen.

Eine durchgebrannte Sicherung ist anhand der Unterbrechung ihres inneren Leiters (3, Abb. 86) zu erkennen.

Wichtig

Um Kurzschlüsse zu vermeiden, müssen die Sicherungen bei einem auf **OFF** stehenden Zündschlüssel ausgetauscht werden.

Achtung

Niemals Sicherungen mit Leistungen verwenden, die von den vorgeschriebenen Werten abweichen.
Die Nichtbeachtung dieser Vorschrift kann eine Beschädigung der elektrischen Anlage oder gar einen Brand zur Folge haben.

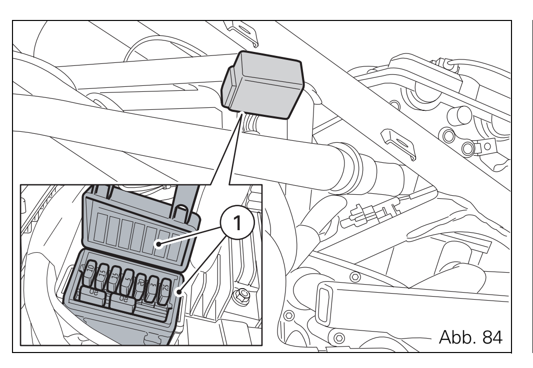


Abb. 84

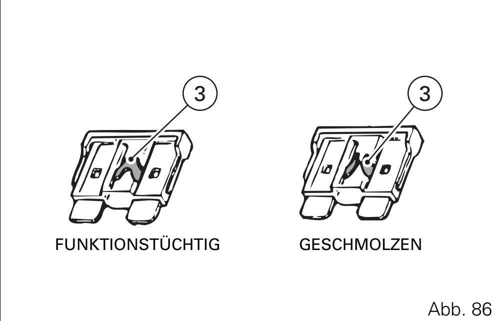


Abb. 86

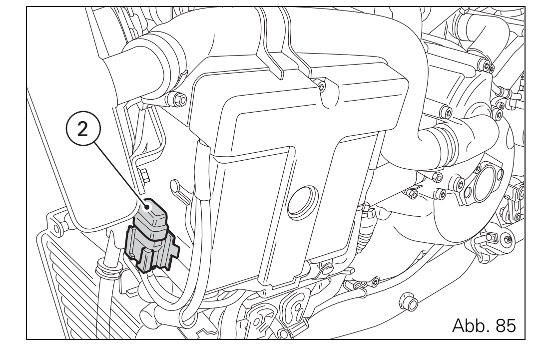


Abb. 85

D

Legende des Schaltplans - elektrische Anlage/ Einspritzsystem

1) Rechte Schaltereinheit
2) Zündschloss
3) Linkes Lüfterrad
4) Rechtes Lüfterrad
5) Anlassermotor
6) Fernanlassschalter
7) Batterie
8) Reglersicherung
9) Spannungsregler
10) Lichtmaschine
11) Rechter hinterer Blinker
12) Rücklicht
13) Kennzeichenbeleuchtung
14) Linker hinterer Blinker
15) Kraftstofftank
16) Schrittmotor (Stepper)
17) Einspritzrelais
18) Eigendiagnose
19) Spule waagrechter Zylinder
20) Spule senkrechter Zylinder
21) Zündkerze waagrechter Zylinder
22) Zündkerze senkrechter Zylinder
23) Einspritzdüse waagrechter Zylinder
24) Einspritzdüse senkrechter Zylinder
25) Drosselklappenpotentiometer
26) Drehzahl-/Steuerzeitensensor
27) Wassertemperatursensor
28) Tachometersensor
29) Seitenständer
30) Hupe
31) Leerlaufschalter
32) Öldruckschalter
33) Hinterer Bremslichtschalter
34) Ecu
35) Sicherungen
36) Kupplungsschalter
37) Vorderer Bremslichtschalter
38) Linke Schaltereinheit
39) Transponderantenne
40) Lufttemperatursensor
41) Zielliniensensor
42) Cockpit
43) Lichtrelais
44) Linker vorderer Blinker
45) Scheinwerfer
46) Vorderes Standlicht rechts
47) Rechter vorderer Blinker
48) EX-UP Motor
49) Lüfterrelais
50) Vorderes Standlicht links
51) Datenerfassung
52) Lambda-Sonde

Kabelfarben
B Blau
W Weiß
V Violett
Bk Schwarz
Y Gelb
R Rot
Lb Hellblau
Gr Grau
G Grün
Bn Braun
O Orange
P Rosa

Erläuterung der Sicherungskästen
(Abb. 84 und Abb. 85)

Pos.	Verbraucher	Wert
1	Key-On	10 A
2	Beleuchtung	15 A
3	Verbraucher	15 A
4	Cockpit	5 A
5	Einspritzung	20 A
6	Motorsteuergerät	5 A
7	Elektrolüfter	7,5 A

Hinweis
Der Schaltplan der elektrischen Anlage ist am Ende der Bedienungsanleitung eingefügt.

D

Merkblatt für die regelmäßigen Instandhaltungsarbeiten

km	Name Ducati-Service	Kilometerstand	Datum
1000			
12000			
24000			
36000			
48000			
60000			

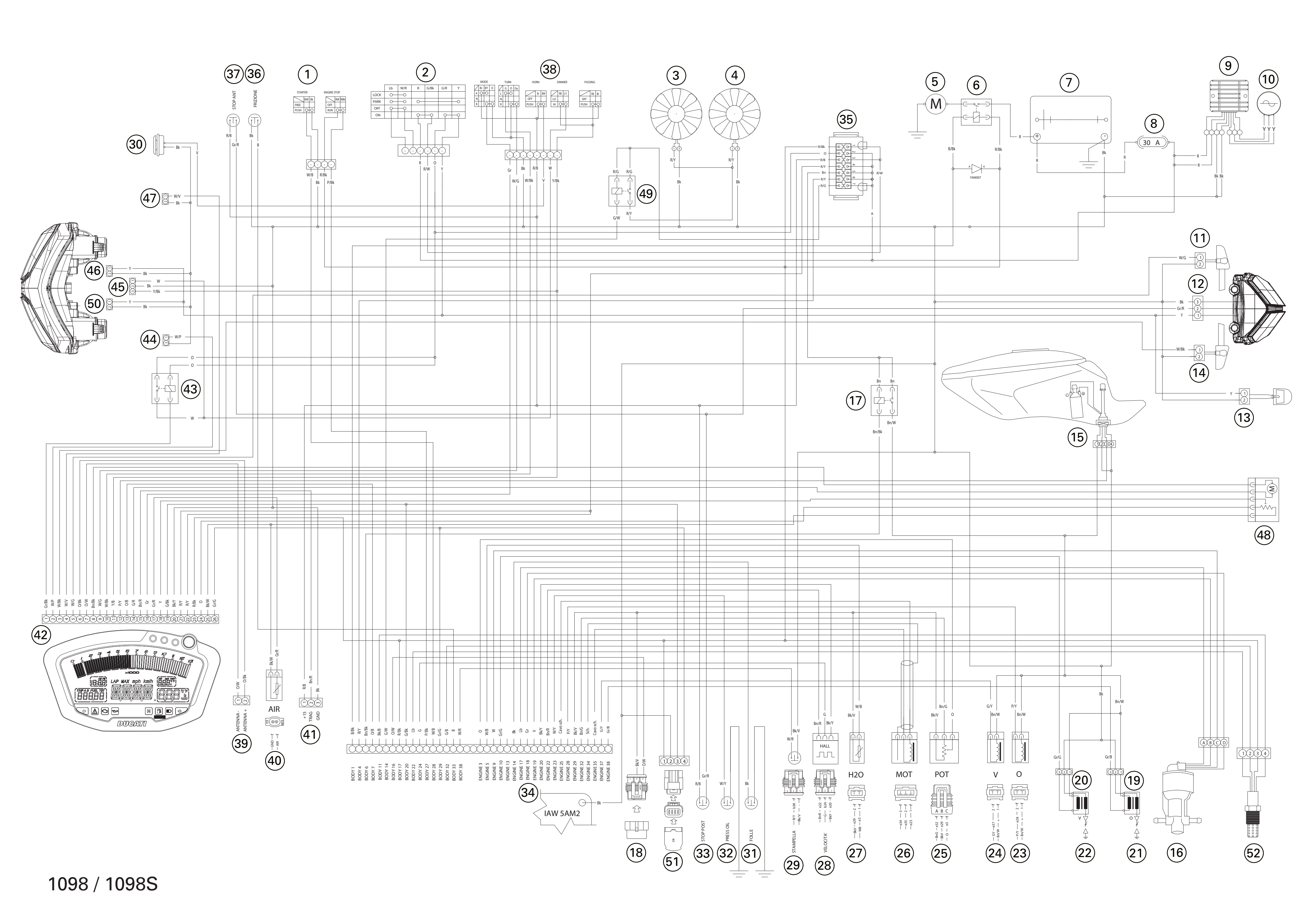


Stampato 10/2006

Cod. 913.7.119.1A

DUCATI

Ducati Motor Holding spa via Cavalieri Ducati, 3 40132 Bologna, Italia
Tel. +39 051 6413111 Fax +39 051 406580
www.ducati.com



STARTER
ENGINE STOP
LOCK
PARK
OFF
ON
MODE
TURN
HORN
DIMMER
PASSING
STOP ANT
FRIZIONE
30 A
1N4007
HALL
H2O
MOT
POT
V
O
AIR
ANTENNA -
ANTENNA +
IAW 5AM2
STOP POST
PRESS OIL
FOLLE
STAMPELLA
VELOCITA'
DUCATI
1098 / 1098S